3/2019 April | Mai € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00



SCHIFF Classic

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

4 198450 008908 03

EXKLUSIV



U 23 gefunden!
Interview mit dem letzten Kommandanten

AB 1940: TARNEN, ANGREIFEN, VERSCHWINDEN

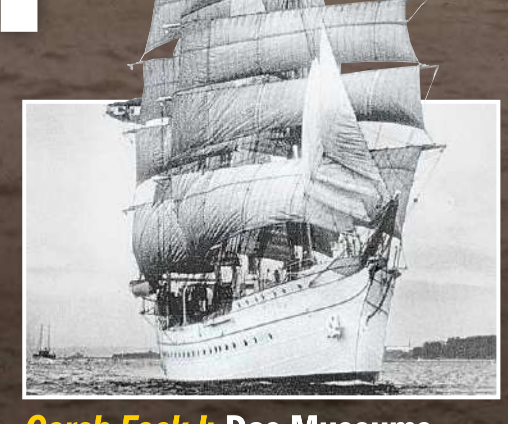
Geheimwaffe Hilfskreuzer



Helgoland 1914: Die Lehren aus der katastrophalen Seeschlacht



Japan rüstet auf: Was steckt hinter den jüngsten Muskelspielen?



***Gorch Fock I*:** Das Museums-Segelschulschiff im Fotoporträt

Liebe Leserinnen und Leser,

dieser Tage ist in den Medien viel vom Versailler Vertrag die Rede, der bis zum Frühjahr 1919 von den Entente-Mächten ausgehandelt worden war. Artikel 181 legte fest, was künftige deutsche Seestreitkräfte unterhalten durften: sechs alte Linienschiffe, sechs Kleine Kreuzer, sechs Zerstörer und zwölf Torpedoboote. Alle übrigen Schiffe waren abzuwracken, U-Boote und Luftfahrzeuge verboten, der Personalbestand durfte nur 15.000 Mann betragen, darunter 1.500 Offiziere – geradezu lächerlich für die ehemalige zweite Seemacht der Welt, der man, die letzte Würde zu nehmen, keine Demütigung zu ersparen schien.

Einerseits lag es für die Sieger nahe, nur eine deutsche Flotte zu dulden, die nicht zum Seekrieg befähigt sein würde. Andererseits nährten diese Maßnahmen blinde Wut der Seeoffiziere und Revanchegedanken, als Ungeheuerlichkeit empfand man gar die im Vertragstext geforderte Auslieferung von „Kriegsverbrechern", zu denen die Admirale von Trotha, von Schröder und von Hipper zählten. Erst massiver Widerstand im Volk brachte die Gegenseite von ihrem Vorhaben ab.

Wie andere monarchische Eliten, die zu Kaiser Wilhelm II. in einem persönlichen Treueverhältnis gestanden hatten, waren die deutschen Seeoffiziere ideologisch entwurzelt und erlebten den Zusammenbruch als Verlust aller Werte. Die ehemals stolzen Repräsentanten des blühenden, zum „Platz an der Sonne" strebenden Staates empfanden die chaotischen Verhältnisse und das „Schanddiktat von Versailles" als tiefe Schmach. Das Selbstverständnis vieler ehemaliger Angehöriger der Kaiserlichen Marine war erschüttert, denn sich selbst und ihrer Leistung hatten sie nichts vorzuwerfen, allenfalls traf der Vorwurf die Führung, die versagt hatte. So jedenfalls war die allgemeine Sichtweise.

Die Tendenzen, sich zu radikalisieren, sind vor diesem Hintergrund durchaus nachvollziehbar. Ohnmacht angesichts des verlorenen Krieges und Hass auf die zerstörerischen Energien der Kommunisten trieben ab 1919 viele Berufssoldaten in den Marinebrigaden Ehrhardt und Loewenfeld zusammen, die sich (anfangs) durch straffe Ordnung und Disziplin auszeichneten. Die aufgestauten Ressentiments entluden sich dann aber in fürchterlichen Straßengemetzeln, in denen gerade Ehrhardts Truppe, die mit 4.500 Köpfen eine beachtliche Stärke besaß, robust gegen den politischen Feind vorging, der nicht minder brutal zurückschlug.



Einzug der Marinebrigade unter ihrem Freikorpsführer Korvettenkapitän a. D. Hermann Ehrhardt auf dem Pariser Platz in Berlin Foto: SZ-Photo/Scherl

Wäre all das vermeidbar gewesen, wenn die Sieger mehr Fingerspitzengefühl gezeigt hätten? Aus der Distanz von 100 Jahren betrachtet war die angewandte Härte der Entente kontraproduktiv und unsinnig. Aber nur, weil wir Nachgeborenen um die Wirkkraft der Versailler Vertragsbestimmungen beim Aufstieg des Nationalsozialismus wissen und den Ausgang des Zweiten Weltkriegs kennen. In der damaligen Situation unmittelbar nach Ende des Ersten Weltkriegs war die Reaktion der Sieger nur zu verständlich.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

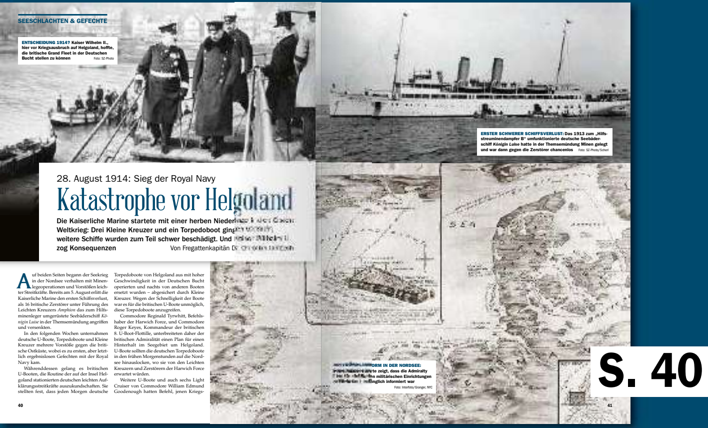
INHALT

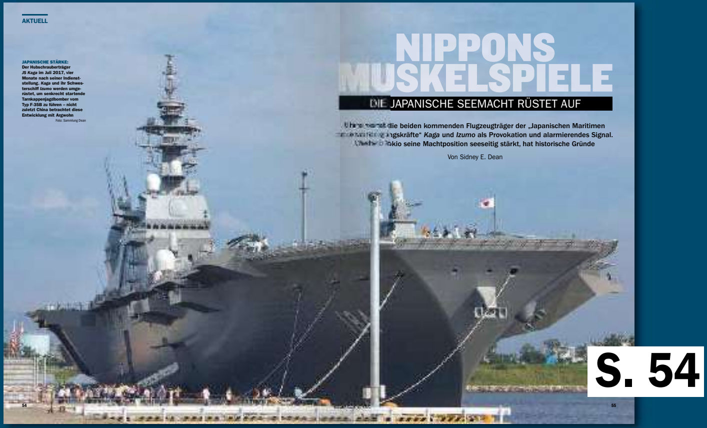


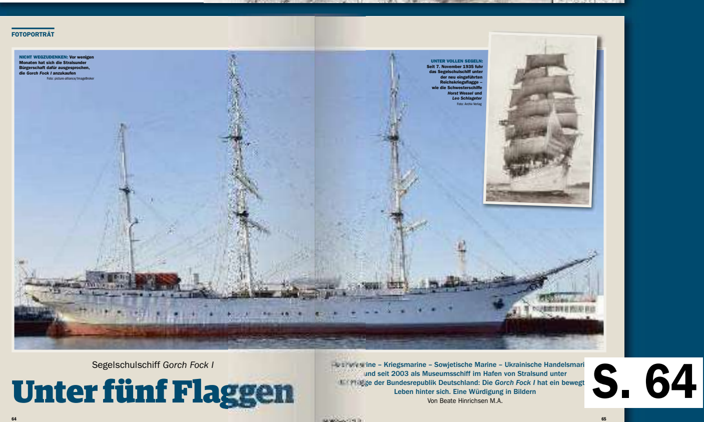
LISTENREICH: **Als angeblicher niederländischer Frachter *Beemsterdijk* getarnt, lief der Hilfskreuzer *Orion* 1940 bis Jan Mayen und dann an der Packeisgrenze durch die Dänemarkstraße**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst


SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN
Die Schlacht in der Manila-Bucht 1898
Amerikas Weg zur Weltmacht
Ende der spanischen Kolonialherrschaft im pazifischen Raum
Von Peter H. Block
Der historische Hintergrund
S. 28


FILM
Männer-Kino: Wolfgang Petersens
Monstersturm an Halloween
Der Untergang des kleinen Trawlers Andrea Gail im Herbst 1991 hat keine Schlagzeilen in der Weltpresse hervorgebracht. Doch er lieferte Hollywood den Stoff für einen Film über die raue Welt der Neuengland-Schwertfischer
Action in Gloucester
Stoff für Hollywood
S. 36


SEESCHLACHTEN & GEFECHTE
28. August 1914: Sieg der Royal Navy
Katastrophe vor Helgoland
Die Kaiserliche Marine startete mit einer herben Niederlage in den Ersten Weltkrieg: Drei Kleine Kreuzer und ein Torpedoboot gingen verloren, weitere Schiffe wurden zum Teil schwer beschädigt. Und die Admiralität zog Konsequenzen
S. 40

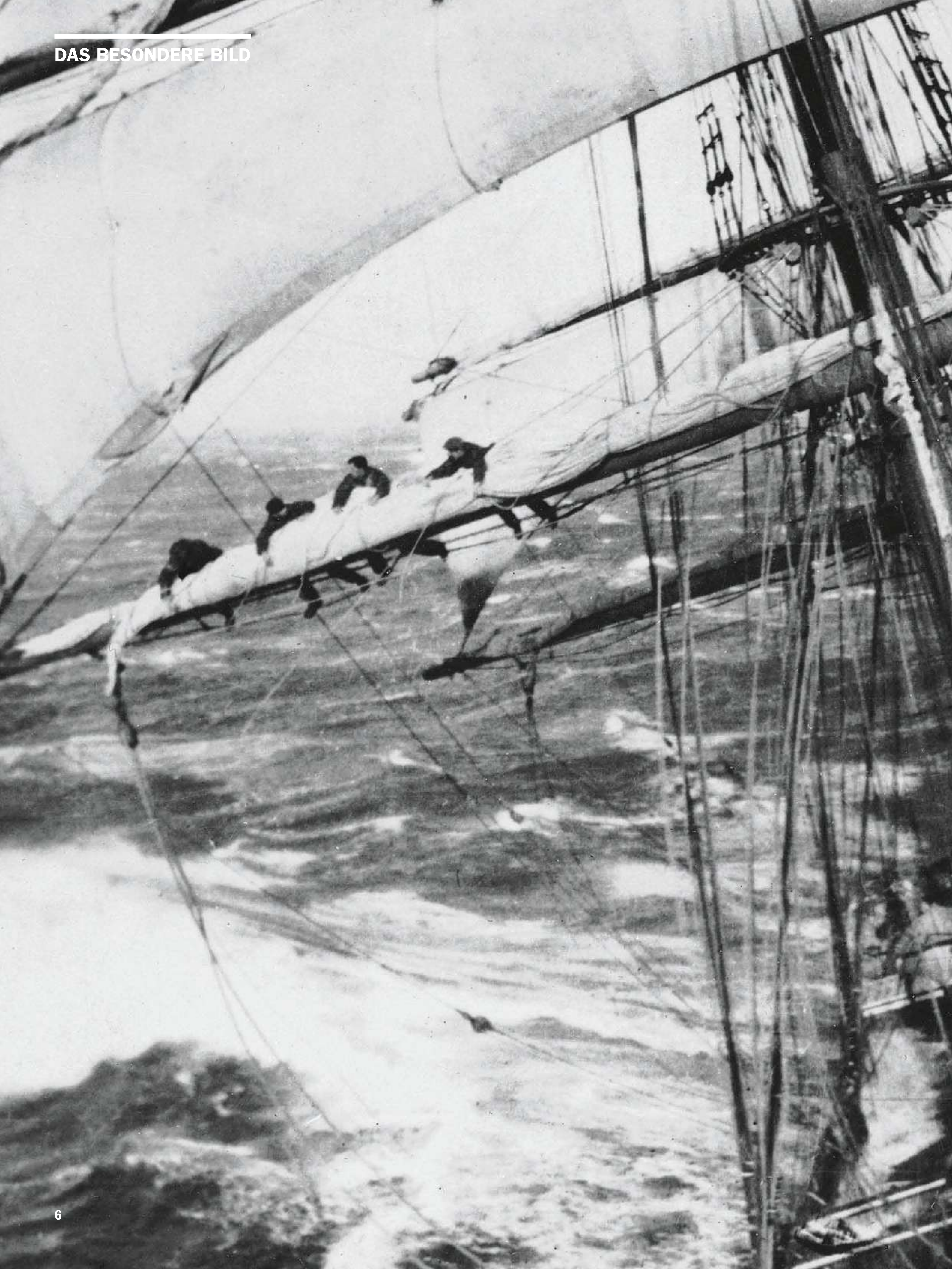

AKTUELL
NIPPONS MUSKELSPIELE
DIE JAPANISCHE SEEMACHT RÜSTET AUF
Von Sidney E. Dean
S. 54


FOTOPORTRÄT
Segelschulschiff Gorch Fock I
Unter fünf Flaggen
Von Beate Hinrichsen M.A.
S. 64


DAS INTERVIEW
U 23 nach 75 Jahren aufgespürt
Der letzte Zeuge
Konteradmiral a. D. Rudolf Arendt, im Zweiten Weltkrieg jüngster und heute ältester U-Boot-Kommandant, erinnert an das fast vergessene Kapitel der U-Boote im Schwarzen Meer
„U 23 war kein ‚Nazi-U-Boot'. Es war ein U-Boot der Deutschen Kriegsmarine"
S. 72

Titelbild: Handelsschutzkreuzer 6 *Stier*, ex. *M/S Cairo*, in See. Die Lotsenleiter ist an Steuerbordseite ausgebracht, die Bewaffnung an Bord ist gut getarnt

Titelfotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst, Sammlung Arendt, Interfoto/Bahnmüller, Sammlung Dean, Sammlung GSW





In schwerer See

Hier mussten die Männer der *Garthsnaid* alles aus sich herausholen

Die Dreimast-Stahlbark *Garthsnaid* war 1892 als *Inversnaid* bei McMillan & Son Dumbarton (yard Nr. 313) für ihren ersten Eigner George Milne & Co in Aberdeen gebaut worden. Während des Ersten Weltkrieges an die Marine Navigation Co of Canada nach Montreal verkauft und in *Garthsnaid* umbenannt, wurde das Schiff 1923 entmastet und nach Melbourne geschleppt, wo es als Kohlenhulk für zahlreiche Eigner aus Australien und New Zealand fuhr und 1938 abgewrackt wurde. Das Foto zeigt die *Garthsnaid* im Jahre 1920 auf dem Weg von Iquique (Hafenstadt im Norden Chiles) zur Delagoa Bucht (heute Maputo-Bucht, an der Küste von Mosambik), als sie in einen schweren Sturm geriet. Selbstbewusst schrieb der Fotograf unter sein Werk: „This is perhaps the finest and most revealing heavy weather photograph in a big merchant sailing vessel.“ *AK*

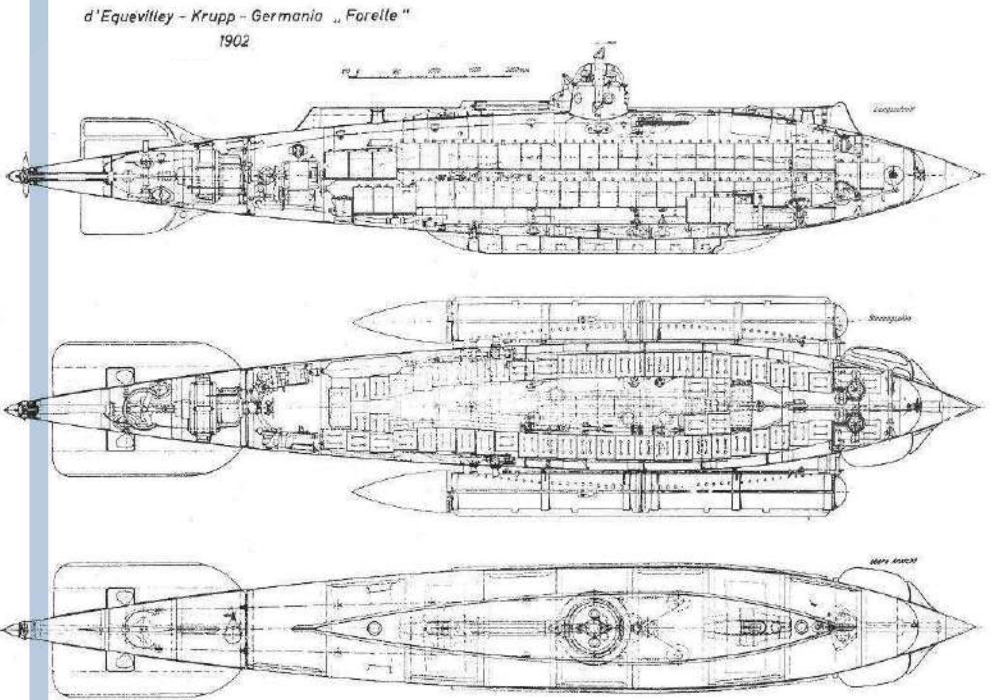
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Serie Deutsche Schiffe

Von der Leuchtboje zur Forelle

Ein Krupp-Germania-U-Boot

Obwohl die internationalen Marinen nach der Wende zum 20. Jahrhundert den Bau von Unterseebooten forcierten, stand das Deutsche Reich dem neuen Waffensystem skeptisch gegenüber. Die mittlerweile mit der Kieler Germania-Werft fusionierte Firma Krupp entschloss sich daher auf eigene Faust und ohne Auftrag der Marine, ein Versuchsboot zu bauen, um praktische Erfahrungen zu sammeln, und nutzte dabei das Angebot des Ingenieurs Raymondo Lorenzo d'Equevilley-Montjustin, der seine Kenntnisse zur Verfügung stellte. Aus Gründen der Geheimhaltung erhielt das innerhalb eines Jahres (Juli 1902 bis Juni 1903) gebaute Projekt zunächst die Bezeichnung „Leuchtboje“. Erprobungsfahrten zeigten die grundsätzliche technische Tauglichkeit, auch wenn die angestrebte Geschwindigkeit nicht erreicht wurde. Im Herbst 1903 inspizierte Kaiser Wilhelm II. das durch einen Elektromotor angetriebene und mit zwei seitlich am Rumpf angebrachten Torpedorohren versehene U-Boot, das jetzt den Namen *Forelle* trug. Prinz Heinrich von Preußen nahm sogar an einer Tauchfahrt teil, aber die Begeisterung hielt sich in Grenzen. Anders die russische Marine, die das U-Boot während des russisch-japanischen Krieges besichtigte und drei mit 205 Tonnen größere Exemplare bei Krupp bestellte. In den Kaufvertrag eingeschlossen war auch die *Forelle*, die sich im praktischen Einsatz allerdings nur mäßig bewährte und nach einem Unfall 1910 abgewrackt wurde. *AK*



Die begrenzten technischen Möglichkeiten früher U-Boote erlaubten nur einen Einsatz zur Hafenverteidigung

Foto: Sammlung GSW

5.000 Jahre Seefahrt

Hopp oder top

Sailcargo baut hölzernen Frachtsegler

Dieses ambitionierte Projekt wird nur Sieger oder Verlierer kennen, darin sind sich die Experten einig. Denn was die kanadische Firma Sailcargo plant, klingt nach einer Revolution, die entweder eine ganze Branche umkrempeln wird oder im Nichts verschwindet. Das Ziel ist ein Dreimaster aus Holz mit mehr als 24 Segeln, bei dem aus Solarzellen und Windrädern gespeiste Elektromotoren und Akkus für den nötigen Antrieb bei Windstille sorgen sollen. Dieses Schiff namens *Ceiba* wäre das größte autarke Antriebssystem der Welt und in der Lage, 250 Tonnen oder zehn Standard-Container zu befördern. Wer seine Waren entlang der Pazifikküste künftig emissionsfrei und mit gutem Gefühl verschiffen möchte, liegt mit der *Ceiba* also goldrichtig, muss für Öko, Fair Trade und Nachhaltigkeit aber ordentlich blechen: 20-mal mehr als mit einem herkömmlichen Containerschiff. Einen Versuch ist es wert – ob er Zukunft hat, ist angesichts der immens hohen Nutzerkosten allerdings mehr als fraglich. *GSW*



Die Baukosten der *Ceiba*, deren Jungfernfahrt 2020 geplant ist, belaufen sich auf etwa 3,2 Millionen Euro

Foto: De Villiers – Van Schaik

Hätten Sie's gewusst?


Foto: SZ-Photo/Science Museum/SPPL

Der englische König Heinrich VIII. ließ die *Henri Grace a Dieu* eigens für den Krieg gegen Frankreich bauen, dessen Antwort die Viermast-Karacke *Grande Francoise* war

Die 1514 gebaute Karacke *Henri Grace a Dieu* oder *Great Harry* besaß zirka 150 leichte und schwere Kanonen und war damit das größte Schiff seiner Zeit.

Der gebürtige Schwede und bedeutende Ingenieur John Ericsson beteiligte sich am Entwurf der *USS Princeton*, dem ersten Kriegsschiff mit Schraubenantrieb.

Im April 1919 gaben die Siegermächte die Küstenschifffahrt in Deutschland und einigen europäischen Ländern wieder frei.

Ebenfalls im April 1919 erging das Gesetz zur Bildung der „Vorläufigen Reichsmarine", deren Flagge noch die kaiserliche „Reichskriegsflagge" war.

Vor 25 Jahren verkaufte Hapag-Lloyd seine Tochtergesellschaften Lütgens & Reimers sowie Transport & Service für etwa 100 Millionen Mark an ein Konsortium aus Bugsier, Urag und Midgard.

Aus der Kombüse

Heute: Hamburger Plockfinken

Die Forschung rätselt, ob es ihn so, wie wir ihn kennen, überhaupt gegeben hat, denn Störtebekers gab es zu jener Zeit viele und Seeräuber mit diesem Namen auch. Ob es der nämliche war, der 1401 in Hamburg hingerichtet wurde, bleibt also im Dunkeln. Gar nicht im Dunkeln sind dank überlieferter Rezepte die gängigen Gerichte, die der Durchschnittshamburger damals schätzte (Adel, Geistlichkeit und städtische Oberschicht ausgenommen, die hielten sich an ihre eigene, exklusive Speisekarte): Neben Labskaus, Biersuppe, Ochsenzunge und Aaltopf hatte es den Hanseaten „Hamburger Plockfinken" angetan, heute in Norddeutschland besser bekannt als leckeres „Rübenmus" (meist mit Kohlwurst): Fleisch weichkochen und kleinschneiden, Möhren in Fleischbrühe kochen, Fleisch zugeben, das Ganze mit der Mehlschwitze binden und nach Belieben würzen. Dazu ein herbes Bier. Guten Appetit! *GSW*


Foto: picture-alliance/Global

Störtebeker wird Bier mit Plockfinken geschätzt haben

Zutaten (für 4 Personen)
800 g Mohrrüben (würfeln)
500 g Rauch- und Pökelfleisch
Fleischbrühe
50 g Mehl
50 g Fett
Pfeffer, Essig, Suppengrün

Aktuell

Globale Macht

Großbritannien mit seiner im europäischen Vergleich stärksten Navy will sich künftig auch international noch engagierter zeigen. 2021 wird der Flugzeugträger *HMS Queen Elizabeth* seine Jungfernfahrt vom Mittelmeer über den Nahen Osten in den Pazifik unternehmen. Ziel: die Präsenz im Südchinesischen Meer. Das kündigte der britische Verteidigungsminister Gavin Williamson kürzlich an: „Das Vereinigte Königreich ist eine globale Macht mit wahrhaft globalen Interessen", sagte Williamson und trifft damit den Nerv vieler seiner Landsleute. Dieser Schritt wird als klares Zeichen gegen Russland und China und für eine Stärkung des Westbündnisses gewertet. *GSW*


So soll *HMS Queen Elizabeth* aussehen
Foto: picture-alliance/dpa

Brauchtum

„Besondere Erzieherische Maßnahme“

Ein Fall für den Kommandanten oder Ersten Offizier

Disziplin und Ordnung einzuhalten, waren und sind elementare Bestandteile des Regelwerks an Bord von Schiffen. In der Kaiserlichen Marine sprach man vom „Aufrechterhalten der Manneszucht“ – nachhelfen sollten Strafen und sogenannte „Erzieherische Maßnahmen“, die in verschiedenen Abstufungen auch heute noch üblich sind.

Zu Kaisers Zeiten stand laut Militärstrafgesetzbuch (1872) und Militärstrafgerichtsordnung (1898) die Strafbefugnis dem Kommandanten zu, die „Disziplinarstrafordnung“ dehnte die Strafbefugnis auch auf den Ersten Offizier eines Schiffes aus, der sie jedoch nicht – genauso wenig wie der Kommandant – auf die übrigen Offiziere übertragen konnte. Allerdings hatten diese die Möglichkeit, festgestellte Mängel oder kleine Vergehen sofort zu rügen und auch (milde) Maßnahmen anzuordnen. Sie galten als „Allgemeine“ Erzieherische Maßnahme, anzuwenden dann, wenn beispielsweise Kleidungsstücke nicht sauber oder Handwaffen nicht vorschriftsmäßig gereinigt waren.

Die Kategorie „besonders“ auszusprechen, oblag hingegen dem Kommandanten oder Ersten Offizier nach einem entsprechenden Rapport, bei dem das Maß der Strafwürdigkeit festgelegt wurde. Zu diesem Rapport hatten der Beschuldigte im Dienstanzug, Matrosen im weißen Arbeitszeug mit Exerzierkragen und seidenem Tuch vor der Kommandantenkajüte oder der Kammer des Ersten Offiziers anzutreten. Der Wachtmeister mit Führungsbuch und Kladde meldete, dann sprach der Disziplinarvorgesetzte nach Anhörung und Klärung des Falles, wenn nötig unter Zeugen, das Strafmaß aus: Eine Disziplinarstrafe vermerkte der Wachtmeister im Führungsbuch (und gab sie bei der nächsten Musterung bekannt), die „Besondere Erzieherische Maßnahme“ lediglich in seiner Kladde. *GSW*



Foto: Sammlung GSW

Drei Matrosen müssen als „Besondere Erzieherische Maßnahme“ in ihrer Freizeit mit der Hängematte über der Schulter zwei Stunden lang ruhig an Deck stehen

Fundstück

Admiralitätsinseln

Zunächst kannte man sie als die „23 Inseln“, bis ihnen Admiral de Saavedra 1529 einen neuen Namen gab. Und so heißen sie heute noch. Die Inseln der Manusgruppe gehören zum Bismarck-Archipel und begrenzen die Bismarck-See nach Norden von 1° 50´ bis 2° 30´südlicher Breite und 146° bis 148° östlicher Länge. Von ihrer Gesamtlandfläche von 2.600 Quadratkilometern entfallen 1.900 Quadratkilometer auf die Hauptinsel Manus. 1885 bis 1919 waren die Admiralitätsinseln deutsches Schutzgebiet. In einem Buch über deutsche Kolonien von 1936 heißt es: „In der Südsee hatten deutsche Kaufleute schon früh Handelsbeziehungen angeknüpft. Es wurde daher noch im November 1884 ein Teil Neuguineas unter deutschen Schutz gestellt und wiederum eine Gesellschaft, die Deutsche Neuguinea-Kompanie, zur Entwicklung und Verwaltung gegründet. 1899 kaufte das Deutsche Reich die Karolinen, Marianen und Palau-Inseln für 16 ¾ Millionen Mark von den Spaniern und erweiterte dadurch seinen Einfluss in der Südsee (…). Weit vom Mutterlande entfernt, waren die deutschen Besitzungen in der Südsee über eine riesige Meeresfläche verteilt. Um diese Inselflur von Deutschland aus zu erreichen, brauchte man zu Schiff 6 Wochen und selbst, wenn man die sibirische Bahn benutzte, waren unter günstigen Voraussetzungen immer noch 35 Reisetage notwendig.“ 1914 von Australien erobert und im Zweiten Weltkrieg von den Japanern besetzt, wurde die Inselgruppe nach 1945 wieder von Australien verwaltet, bis 1975 Papua-Neuguinea die volle Souveränität erhielt. *AK*



Foto: Sammlung GSW

Typische Pfahlbauten auf den Admiralitätsinseln um das Jahr 1900

Buchtipp

Borkums Schatztruhe

Neuauflage eines wichtigen Buches

Am 15. Juli 1988 verließ das letzte deutsche bemannte Feuerschiff *Borkumriff* für immer seine Seeposition. Damit ging die über 100-jährige Geschichte der bemannten Feuerschiffe vor der deutschen Küste zu Ende. Seitdem liegt die *Borkumriff* als Museumsschiff im Borkumer Schutzhafen und hat als Nationalparkschiff eine neue Aufgabe gefunden: für die Arbeit des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer zu werben und an die wechselvolle Geschichte des Nachrichtenwesens an der Küste zu erinnern. Denn zwischen Borkum und dem Feuerschiff wurde die erste regelmäßige Funkverbindung weltweit hergestellt. Gregor Ulsamer, gebürtiger Borkumer und ehemaliger Leiter der Verkehrszentrale Ems, hat in akribischer Arbeit diese Geschichte in seinem Buch beschrieben, das 1988 erstmals erschien. Der Neudruck umfasst 220 historische Abbildungen, 30 davon in Farbe. *Jens Bald*



Gregor Ulsamer: *Feuerschiff Borkumriff*. Verlag Rumeln Maritim, 246 S., 21,80 Euro

„Es gab bisher keinen bedeutenden Mann, der sein ganzes Leben auf dem Festland verbrachte“

Der amerikanische Schriftsteller Herman Melville (1819–1891)

Foto: Interfoto/Advertising Archives



Melville, der selbst auf einem Walfänger angeheuert hatte, erzielte mit dem 1851 erschienenen Roman *Moby-Dick or The Whale* nur mäßigen Erfolg

Seemannsgarn

Münzen und Salz

Glücksbringer für Seefahrer



Hat offenbar geholfen: Salz ließ blinde Meerjungfrauen wieder sehen

Foto: picture-alliance/Zumapress

In Pommern war es guter Brauch, beim Bau eines Schiffes ein gestohlenes Stück Holz zu verwenden; es hieß, das Schiff liefe zur Nachtzeit dann wesentlich schneller. Nicht schnellere, aber gute Reisen machte ein Segler, wenn er in der Mastspur ein Silberstück, noch besser eine alte Münze aus Silber als Glücksbringer mitführte. Unter dem Mast eines bei den Orkney-Inseln gestrandeten spanischen Schiffes fand man eine Münze von 1618. Selbst im 20. Jahrhundert kam es zuweilen vor, bei der Kiellegung einige Kupfermünzen zu deponieren, so geschehen auf einer deutschen Werft im Jahre 1955! Dass auch Salz zu den anerkannten Glücksbringern zur See gehört, ist ebenfalls kein Geheimnis, war doch Salz nicht nur wertvoll, sondern ein unentbehrlicher Lebenserhalter. Das Einsalzen von Fischernetzen oder die Mitnahme von Salz in der Tasche waren allgemein üblich. Man warf sogar Salz ins Meer, um blinde Seejungfrauen sehend zu machen. In Großbritannien war es lange Zeit ein ebensolches Unrecht, Salz wegzuwerfen, wie bei uns altes Brot: Salz und Brot gehören zusammen und spenden Segen – nicht nur in osteuropäischen Dörfern, wo man beides gerne reicht. *AK*

Briefe an die Redaktion

Längstwellensender, Schiff Classic 1-2019

Ein sehr interessanter Artikel über den Längstwellensender „Goliath“ in Kalbe. Mein Vater ist noch einer von den wahrscheinlich letzten Lebenden, die den Sender als POW-Camp kennen. (…) Die Sendezentrale sieht aus wie im Mittelwellensender Wilsdruff bei Dresden, dort gab es in den 1990er-Jahren einen Tag der offenen Tür. Der große Sendemast grüßt schon lange vorher auf der Autobahn von Chemnitz nach Dresden. Dabei wurde auch die Neunröhre im freien Raum gezeigt, die durch die starken Induktionsströme von allein leuchtete. *Jörg Börner, Dresden*

Sink the Bismarck! Schiff Classic 2-2019

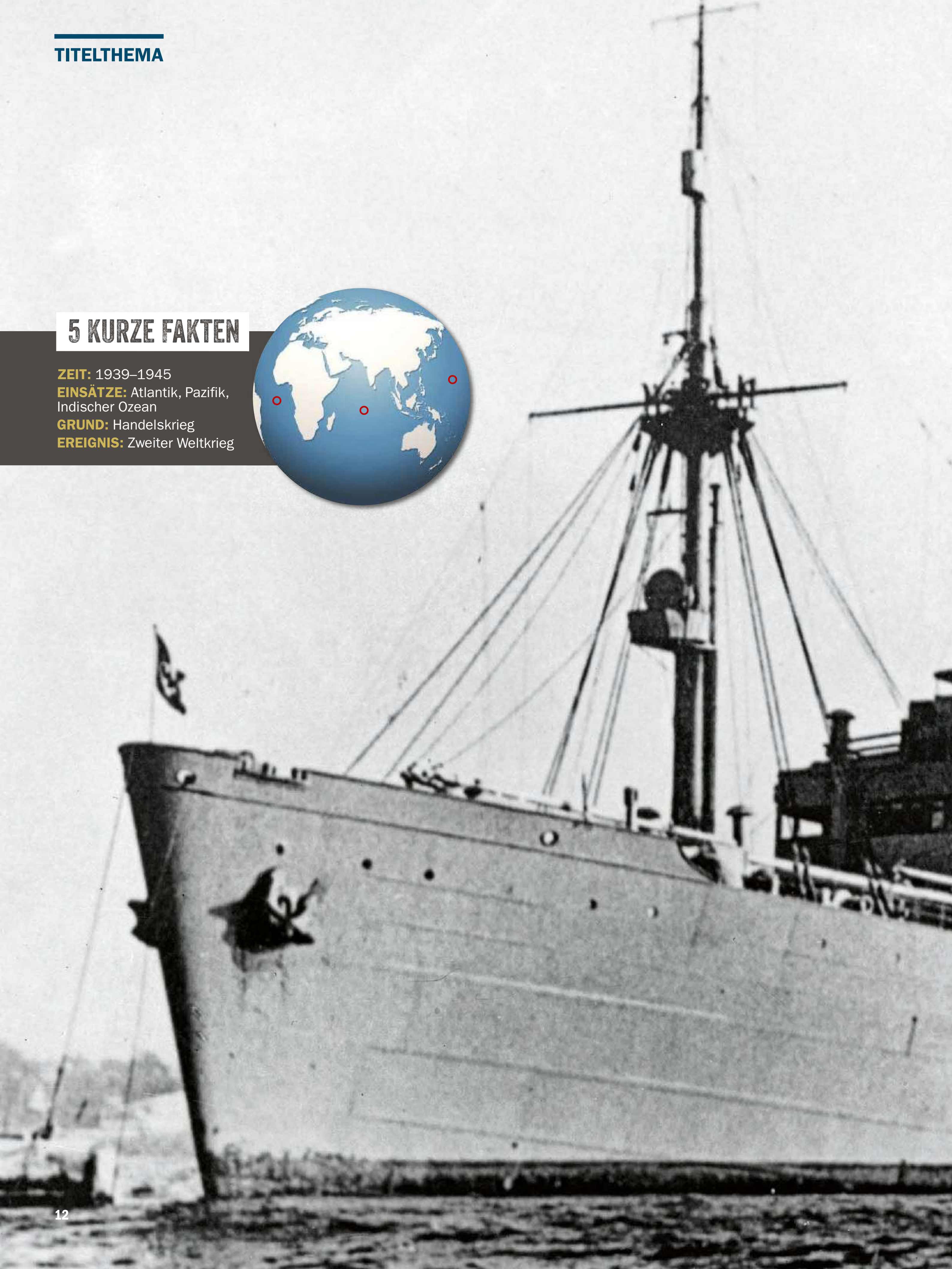
Freiherr von Müllenheim-Rechberg war von englischen Offizieren zur Filmpremiere in London ingeladen und hat diese Einladung auch angenommen. Die englischen Offiziere haben sich nach dem Filmbesuch bei Herrn von Müllenheim-Rechberg fast entschuldigt für die Darstellung von Admiral Lütjens und Kapitän Lindemann.
Rainer Weidling, Lauta

Schiff Classic

Sehr geehrtes Team von *Schiff Classic*, ich bin eben mit dem Lesen Ihrer letzten Ausgabe fertig geworden. Vielen Dank für diese tolle Zeitschrift, ich kann nur sagen: weiter so!
Hartmut Keller, Haiger

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



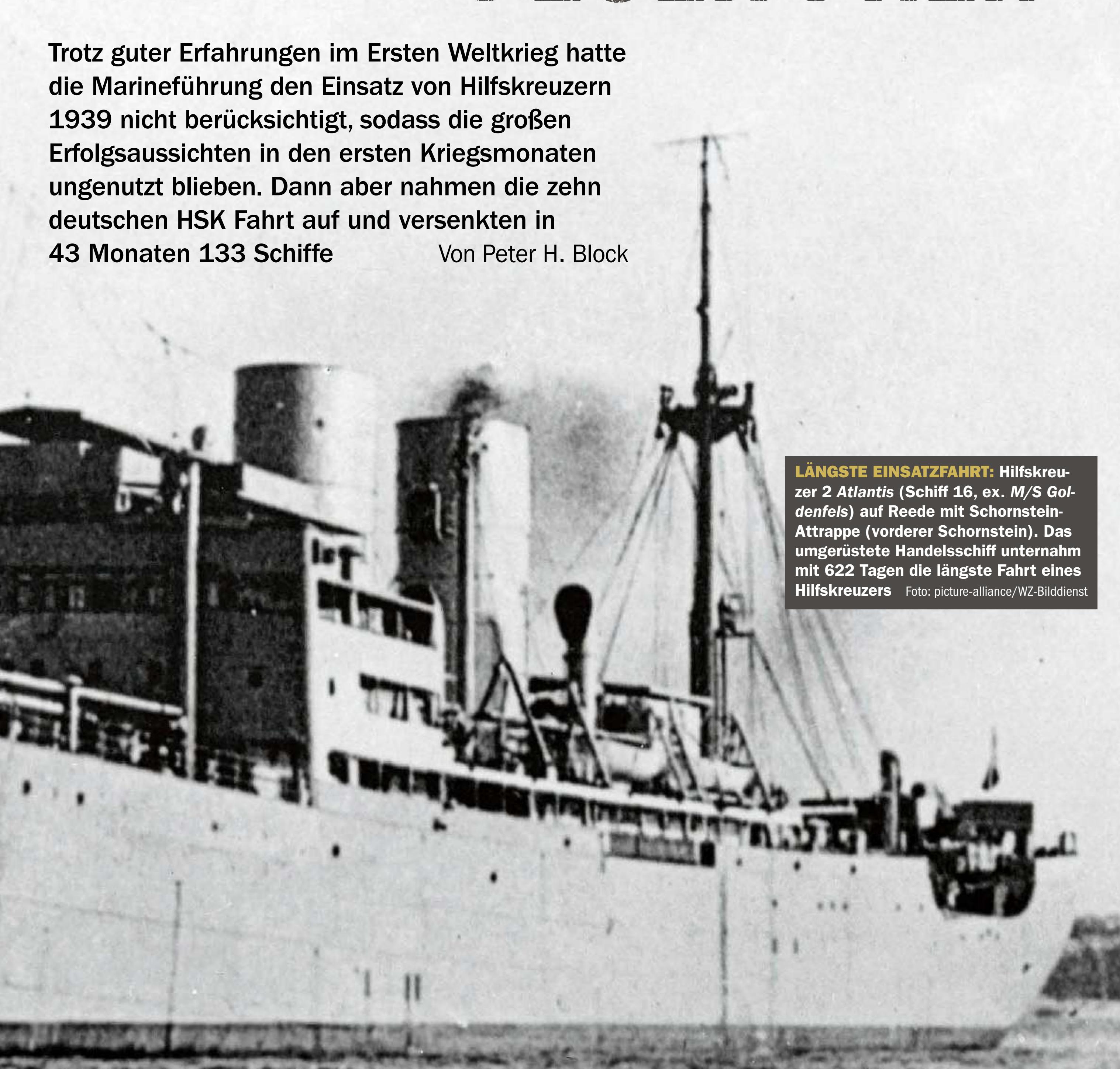
5 KURZE FAKTEN

ZEIT: 1939–1945
EINSÄTZE: Atlantik, Pazifik, Indischer Ozean
GRUND: Handelskrieg
EREIGNIS: Zweiter Weltkrieg

Die deutschen Handelsstörer im Zweiten Weltkrieg

„FALLEN TARNUNG – FEUER FREI!“

Trotz guter Erfahrungen im Ersten Weltkrieg hatte die Marineführung den Einsatz von Hilfskreuzern 1939 nicht berücksichtigt, sodass die großen Erfolgsaussichten in den ersten Kriegsmonaten ungenutzt blieben. Dann aber nahmen die zehn deutschen HSK Fahrt auf und versenkten in 43 Monaten 133 Schiffe Von Peter H. Block



LÄNGSTE EINSATZFAHRT: Hilfskreuzer 2 *Atlantis* (Schiff 16, ex. *M/S Goldenfels*) auf Reede mit Schornstein-Attrappe (vorderer Schornstein). Das umgerüstete Handelsschiff unternahm mit 622 Tagen die längste Fahrt eines Hilfskreuzers Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

UMBAU: **Die *Steiermark* 1940 in der Deutschen Werft in Hamburg, um künftig als Hilfskreuzer *Kormoran* auf die Jagd zu gehen. Dieser größte deutsche Hilfskreuzer versenkte bei seinem Einsatz im Pazifik den australischen Leichten Kreuzer *HMAS Sydney*** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Der Kriegsausbruch im September 1939 kam für die deutsche Marine überraschend. Sie war nicht auf einen Krieg vorbereitet, schon gar nicht gegen einen Gegner wie Großbritannien. Um diesen Gegner nachhaltig zu treffen, musste man den auf Zufuhr von außen angewiesenen Inselstaat von dieser Zufuhr abschneiden, sie unterbinden – bei einer zahlenmäßig weit überlegenen Royal Navy ein schwieriges Problem.

Für einen weiträumigen Handelskrieg in außereuropäischen Gewässern standen lediglich die drei hierfür prädestinierten Panzerschiffe der *Deutschland*-Klasse mit ihrem großen Aktionsradius zur Verfügung. Und die U-Boote natürlich. Letztere waren noch nicht in der erforderlichen Stückzahl vorhanden. Also musste die Marine, wollte sie England kriegsentscheidenden Schaden zufügen, auf Hilfskreuzer zurückgreifen – gut getarnte, bewaffnete Handelsschiffe, die scheinbar friedlich ihres Weges zogen, um sich dann plötzlich auf ihre ahnungslosen Opfer zu stürzen.

Handwerker an Bord

Immerhin hatten im Ersten Weltkrieg die neun deutschen Hilfskreuzer 103 Schiffe mit insgesamt 357.894 Bruttoregistertonnen (BRT) aufgebracht beziehungsweise versenkt. Diese Erfolge gedachte man seitens der Seekriegsleitung zumindest zu wiederholen, wenn nicht gar zu übertreffen. Dazu mussten die Schiffe entsprechend ausgerüstet werden und gut ausgerüstete Werkstätten mit ausreichend Ersatzteilen an Bord sein, denn eine Werft würden diese Schiffe viele Monate nicht sehen. Das bedingte wiederum als Besatzung qualifizierte Handwerker, die auch in der Lage waren, Werkstücke oder Maschinenteile selbst herzustellen. Und sie mussten für die lange Zeit auf See bei Laune gehalten werden, also waren entsprechende Freizeitmöglichkeiten zu schaffen wie ein Bordkino oder eine Bibliothek.

Alles in allem bestanden die Besatzungen der Hilfskreuzer aus ausgesuchten, beinahe handverlesenen Männern. Dies galt auch für die Schiffsführung. Hier konnte man keine „Kommissköppe“ einsetzen, sondern gestandene Kommandanten und Offiziere, die zu führen wussten und fähig waren, die Gefühle der Männer während der langen Zeit auf See in richtige Bahnen zu lenken.

Und die Schiffe selbst? Hier ging die Forderung der Kriegsmarine nach Motorschiffen, die bei einer Geschwindigkeit von zwölf Knoten (22 km/h) wenigstens 40.000 Seemeilen (74.000 Kilometer) zurücklegen konnten – fast zweimal um den Erdball. Hinzu kam, dass die als Hilfskreuzer vorgesehenen Schiffe in ihrer Form unauffällig sein mussten, also in ihrer Linienführung nicht gleich einer bestimmten deutschen Reederei zugewiesen werden konnten. Ausschlaggebend waren auch die Tarnmöglichkeiten der Schiffe, sei es durch Versetzen von Masten oder Ladepfosten, durch Erhöhen, Verkürzen oder Verlängern der Bordwand, Veränderungen im Brückenaufbau oder Vortäuschen eines zweiten Schornsteins.

Sie mussten ihr Aussehen schnell verändern können, sodass der angebliche Holländer, der gestern noch einen Frachter aufgebracht hatte, am folgenden Tag mit dem typischen Äußeren einer schwedischen Reederei geruhsam seine Bahnen zog.

Erste Regel: unauffällig

Bis er enttarnte und seine Geschütze sprechen ließ! Die ersten sechs Hilfskreuzer erhielten als Hauptartillerie sechs Schnellladekanonen vom Kaliber 15 Zentimeter, genauer: 15 Zentimeter SK L/45 C/13 und C/16, wobei das C/ für das Konstruktionsjahr der



AUSRÜSTUNG EINES HILFSKREUZERS am Beispiel HSK 8 *Kormoran*

Foto: Sammlung GSW

1 Ladeluke
2 15-cm-Geschütz
3 3,7-cm-Flak in Einzellafette
4 2-cm-Flak in Einzellafette
5 53,3-cm-Zwillingstorpedorohre
6 Geschützattrappe
7 Klein-Schnellboot
8 Bordflugzeug Arado 196

GEFUNDEN: Das Wrack der *Kormoran*, deren Maschinenanlage bei dem Gefecht mit der *Sydney* irreparabel zerstört worden war, ist 2008 vor der Westküste Australiens in 2.560 Meter Tiefe entdeckt worden; beide Schiffe sind als nationale Denkmale in die „Australian National Heritage List“ eingetragen Fotos: picture-alliance/dpa

AUSLAUFBEREIT: Die Hilfskreuzer *Thor* (im Vordergrund) und *Pinguin* (dahinter); links das Artillerieschulschiff *Brummer* Foto: Sammlung GSW



NICHT FREIGEGEBEN: Diese Aufnahme eines Kriegsberichters von dem am 25. November 1939 als Hilfskreuzer in Dienst gestellten HSK 6 *Stier* war „geheim" eingestuft Foto: Sammlung GSW

Geschütze stand. Betagte Geräte also, die teils aus den Kasematten der alten Linienschiffe *Schlesien* und *Schleswig-Holstein* stammten. Diese Geschütze durften keinesfalls für jedermann sichtbar offen aufgestellt werden, sondern mussten bis zur Feuereröffnung unsichtbar bleiben.

Erfindergeist gefragt

Auch für Beobachter aus der Luft. Hier waren dem Erfindungsreichtum der Werftingenieure und Artilleristen keine Grenzen gesetzt. Sofern es die Bauweise des Schiffes zuließ, verschwanden die sechs Tonnen schweren Geschütze hinter klappbaren Bordwänden, die man mittels Federkraft und Kontergewichten in kürzester Zeit nach oben öffnen und so die Kanonen ausschwenken konnte.

Oder man tarnte freistehende Geschütze als Kabeltrommeln, als Lokomotivkessel oder als Deckshäuser und gab diesen klappbare Wände – Probleme, die für jedes Schiff einer individuellen Lösung bedurften, sollten die Geschütze einen möglichst großen Bestreichungswinkel haben und ihr Höhenrichtbereich nicht eingeschränkt sein.

Entsprechend der Geschützpositionen mussten die Munitionslasten und -aufzüge angeordnet werden, um im Gefechtsfall die Granaten schnell an die Geschütze zu bringen. Es war viel zu tun, um den Hilfskreuzer optisch als harmloses und unverdächtiges Schiff erscheinen zu lassen.

Als einzige relativ moderne Waffen erhielten die Hilfskreuzer vier 2-Zentimeter-Fla-MW und zwei 3,7-Zentimeter halbautomatische Fla-Geschütze. Dazu kam noch als „Anhalte-Kanone" eine französische 7,5-Zentimeter-L/35 aus polnischen Beständen oder eine 6-Zentimeter-Pak, die man auf dem Vorschiff montierte und mit denen einem fremden Schiff als Stoppsignal ein Schuss vor den Bug gesetzt werden sollte. Das war gut gemeint, aber nach Aussagen von Artillerieoffizieren ein ausgesprochener Fehlgriff.

STRATEGISCHER WERT GERING

Eine Bedrohung der britischen Seeherrschaft stellten die deutschen Hilfskreuzer zu keinem Zeitpunkt des Krieges dar. Die insgesamt zehn Schiffe versenkten zwar 829.644 Tonnen, ihr strategischer Wert war dennoch gering, weil sie nur auf Einzelfahrer und nicht auf Konvois angesetzt werden konnten und im Regelfall feindlichen Kriegsschiffen klar unterlegen waren

Die Hauptarmierung mit 15-Zentimeter-Seeziel-Geschützen reichte für einen Frachter auch völlig aus, sie reichte sogar für einen Leichten Kreuzer, wie es Fregattenkapitän Theodor Detmers mit seinem Hilfskreuzer *Kormoran* (HSK 41, Schiff 8) im Gefecht mit *HMAS Sydney* eindrucksvoll nachgewiesen hatte. Aber es waren eben alte Geschütze, die fast drei Jahrzehnte auf dem ausgedienten Buckel hatten. Die Rohre waren ausgeschossen, streuten entsprechend und brachten als größte Schussweite auch nicht mehr die ausgewiesenen 168 Hektometer, sondern nur noch 100 Hektometer.

Am Beispiel des Hilfskreuzers *Thor* (HSK 4, Schiff 10), mit 3.862 BRT eines der kleinsten, aber mit 18 Knoten auch eines der schnellsten Schiffe, ist der Zustand der Geschütze noch am ehesten nachzuvollziehen: Im laufenden Gefecht mit dem britischen Hilfskreuzer *Voltaire* (13.265 BRT) am 4. April 1941 fielen auf *Thor* gleich drei dieser Geschütze aus, weil schon nach halbstündigem Feuerwechsel die Bremsflüssigkeit in den Zylindern kochte und so die Rohre nicht mehr zurück in Feuerstellung liefen.

Zum Glück für *Thor* war der mit acht 15-Zentimeter-Geschützen wesentlich stärker armierte Brite zu diesem Zeitpunkt bereits entscheidend getroffen und brannte. Es war übrigens der dritte britische Hilfskreuzer, den „Thors Hammer" wirkungsvoll niedergerungen hatte und Schiff 10 als Sieger vom



ÜBUNG IST DAS HALBE LEBEN: Bedienmannschaft eines der 15-Zentimeter-Geschütze, für die 1.800 Schuss Munition mitgeführt wurden, beim Exerzieren Foto: Sammlung GSW



***ATLANTIS* IM GEFECHT:** Die Versenkung des Frachters *Automedon* mit wichtigen britischen Dokumenten an Bord war der größte Erfolg der *Atlantis*, die nach Beschuss des Schweren Kreuzers *Devonshire* am 23. November 1941 von der eigenen Besatzung versenkt wurde Artists Impression: Peter H. Block

ZUR FLUGABWEHR: 3,7-Zentimeter-Zwillingsflak, vermutlich auf dem Hilfskreuzer *Widder*, über dem Geschütz die Stützrahmen für die Tarnüberzüge Foto: Sammlung GSW

Kampfplatz gehen ließ. Erst für seine zweite Kaperfahrt bekam *Thor* die neuen und wesentlich leistungsfähigeren 15-Zentimeter-Torpedobootskanonen L/48 C/36. Dabei war es für die Hilfskreuzer brandgefährlich, sich auf Gefechte einzulassen – sie besaßen keine Panzerung, waren vom Schiffbau her eben nur Handelsschiffe und daher leicht außer Gefecht zu setzen. Da konnte ein unglücklicher Treffer im Maschinenraum das ganze Unternehmen infrage stellen.

Und weil das so war, gab es für die Kommandanten keine Alternative: War ein Gefecht unvermeidlich, mussten sie sofort, rücksichtslos und mit aller Härte zuschlagen! Nur dann konnten sie selbst und die Besatzung überleben und das Schiff retten.

Umbau unter Zeitdruck

Zur Aufklärung über die weiten Seeräume erhielten die Hilfskreuzer noch ein oder zwei Schwimmerflugzeuge – in der Regel Heinkel He 114 B, Arado Ar 196 A-1 oder Arado Ar 231, die in einem dafür hergerichteten Laderaum untergebracht waren. Von den mitgeführten Maschinen konnte aber nur die Ar 196 überzeugen, die anderen beiden Typen waren für Hochseeeinsätze strukturell zu schwach und machten schnell Bruch.

Für den Umbau der ersten sechs vorgesehenen Handelsschiffe zu Hilfskreuzern waren seitens der Seekriegsleitung nur jeweils zwei Monate geplant, sodass die ersten Schiffe spätestens Ende November 1939 in ihre Einsatzgebiete auslaufen sollten. Aber das verhinderten sowohl dringendere Bauvorhaben als auch der überaus harte Winter 1939/40, der die Schiffe in der vereisten Ostsee festhielt und keine Ausbildungsfahrten zuließ. So wurde es der 11. März 1940, bis der erste Hilfskreuzer auslaufen konnte: HSK *Atlantis*, ex *Goldenfels* der Bremer DDG Hansa.

Den Namen hatte ihm sein Kommandant gegeben, Kapitän z. S. Bernhard Rogge. Amtlicherseits waren die Hilfskreuzer nummeriert und *Atlantis* war HSK 2, wobei HSK für Handelsstörkreuzer stand. Da solch ein Schiff auch eine Verwaltungseinheit war, bekam es noch eine Nummer. Rogges Hilfskreuzer stand also in den Akten der Seekriegsleitung als *Atlantis*, HSK 2, Schiff 16.

Von Cuxhaven aus dampfte Rogge nach Norden, lief nach Passieren des Polarkreises in die Dänemarkstraße und stand am Morgen des 8. April querab Cape Farewell an der Südspitze Grönlands. Von dort steuerte Schiff 16 mit Südkurs sein Operationsgebiet Indischer Ozean an und sichtete am 2. Mai auf der Kapstadt–Freetown-Route ein großes Schiff, die *City of Exeter*. Etwa 8.000 BRT, schätzte Rogge, aber für Passagiere eingerichtet; nach Anzahl der Rettungsboote dürfte der Dampfer um die 200 Passagiere an Bord haben – für Rogge zu viel; er wollte sich nicht gleich zu Beginn des Unternehmens mit einer hohen Anzahl Zivilisten zuzüglich der Besatzung belasten.

Er ließ den Dampfer ziehen. Dafür lief ihm am nächsten Tag der Brite *Scientist* über den Weg. Stoppschuss, aber der Dampfer reagierte nicht. Die erste 15-Zentimeter-Salve heulte herüber. Immer noch keine Reaktion. Als der Gegner dann auch noch funkte, ließ Rogge gezielt das Feuer eröffnen. Nach wenigen Salven blieb er brennend liegen und ließ Dampf ab. Die Besatzung ging in die Boote und 6.200 Bruttoregistertonnen versanken im Südatlantik. Über die 15-Zentimeter-Batterien der *Atlantis* schlossen sich wieder die Tarnklappen – das erste Opfer des Hilfskreuzers, dem 21 weitere mit insgesamt 145.968 BRT in der langen Zeit auf See folgen sollten. Von den gekaperten Prisen erreichten drei Schiffe die Heimat, unter ihnen die britische *Speybank*, die später als *Doggerbank* unter deutscher Flagge in der Torpedosalve eines eigenen U-Bootes ein entsetzliches Ende fand.

Feind in Sicht

Am frühen Morgen des 22. November 1941 traf sich *Atlantis* 300 Seemeilen westlich Ascensions mit U 126 unter Kapitänleutnant Bauer, um das Boot mit Treibstoff zu versorgen. Beide Fahrzeuge lagen bei ruhiger See nebeneinander vertäut und ließen das Öl fließen, als sich ein ungebetener Gast über die Kimm schob – ein großes Kriegsschiff mit drei schräg stehenden Schornsteinen. Eindeutig ein britischer Schwerer Kreuzer der *County*-Klasse.

Alarm! Die Leinen wurden losgeworfen, der Ölschlauch gekappt. Mit Hartruder drehte Schiff 16 nach Backbord, um das U-Boot der Sicht des Kreuzers zu entziehen.



GUT VORBEREITET: 15-Zentimeter-Geschütz von *Orion*, bei der Royal Navy als Raider A bezeichnet, hinter klappbarer Reling Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



LETZTE ARBEITEN: Zusätzlich war *Orion* mit sechs Torpedorohren und einer Minenladung von bis zu 228 Stück ausgerüstet Foto: Sammlung GSW

(FAST) UNSICHTBAR: Seezielgeschütz auf HSK *Widder* ex *Neumark* mit der Bedienmannschaft. Die Holzaufbauten über dem Geschütz waren eine nahezu perfekte Tarnung Foto: BArch 146-1975-090-68

Das Boot tauchte auch sofort weg, aber die schillernde Ölspur auf dem Wasser blieb und die meldete auch das von dem feindlichen Kreuzer katapultierte Bordflugzeug. So war sich der Kreuzer-Kommandant sicher, einen Hilfskreuzer, zumindest aber einen Versorger gestellt zu haben.

HMS Devonshire eröffnete das Feuer! Der Kreuzer schoss Vollsalven und lief nach der 30. Salve ab, als auf *Atlantis* bereits schwere Brände wüteten und das Schiff als vernichtet anzusehen war. Schiff 16 sank gegen 10 Uhr auf 4° 20′ Süd und 18° 35′ West; ohne Flagge und ohne sich zu enttarnen, denn der Gegner sollte nicht wissen, wen er da versenkt hatte, sodass seine Abwehrmaßnahmen weiterlaufen mussten.

Die Rettungsboote mit der Besatzung nahm U 126 ins Schlepp und brachte sie zum Versorger *Python*. Aber der lief am 30. November dem Schweren Kreuzer *Dorsetshire* vor die Rohre und versenkte sich selbst. Also mussten die Männer wieder in die Boote, wurden dann aber von herbeizitierten U-Booten aufgenommen und nach Westfrankreich gebracht. Nach 22 Monaten auf See und zurückgelegten 110.000 Seemeilen waren die *Atlantis*-Männer schließlich wieder zu Hause.

Kormoran auf Fahrt

Einer der bemerkenswertesten Hilfskreuzer dürfte ohne Zweifel *Kormoran*, HSK 8, Schiff 41, gewesen sein, gelang ihm doch ein Überraschungserfolg gegen einen „richtigen" Kreuzer. Als *Steiermark* für die DDG Hansa auf der Germaniawerft 1938/39 gebaut, wurde das 8.736 BRT vermessende Motorschiff mit diesel-elektrischem Antrieb nach Vorgaben der Marine fertiggestellt.

Sechs 15-Zentimeter-SK L/45 C/13 bildeten die Hauptartillerie, dazu kamen eine 7,5-Zentimeter-Anhaltekanone, zwei 3,7-Zentimeter-Pak aus Heeresbeständen und fünf 2-Zentimeter-Fla-WM C/30 zum Einsatz gegen Schiffe mit gepanzerten Brücken. Von den 15-Zentimeter-Geschützen wurden je zwei an den Schiffsseiten vorn und achtern hinter klappbaren Tarnplatten montiert, die auf leichten Druck hochklappten, und zwei verschwanden auf der Mittellinie in den Luken II und IV, wobei sich die umgebenden Lukenwände hydraulisch senken ließen.

Die beiden Heeres-Pak (Panzerabwehrkanonen) fanden ihren Platz zu beiden Seiten unter der Brücke und die fünf Fla-MW wurden so eingebaut, dass sie hydraulisch geho-

ben werden konnten. Die Ausrüstung vervollständigten zwei Arado 196, sechs Torpedorohre, ein Minendeck mit 380 Minen und ein Leicht-Schnellboot.

Kurs Dänemarkstraße

Am 3. Dezember 1940 verließ *Kormoran* unter dem Kommando des gebürtigen Witteners Theodor Detmers Gotenhafen und lief um Skagen herum in die Nordsee mit Kurs auf die Dänemarkstraße. Diese passierte er in der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember, und am 29. Dezember stand Detmers schon weit im Mittelatlantik.

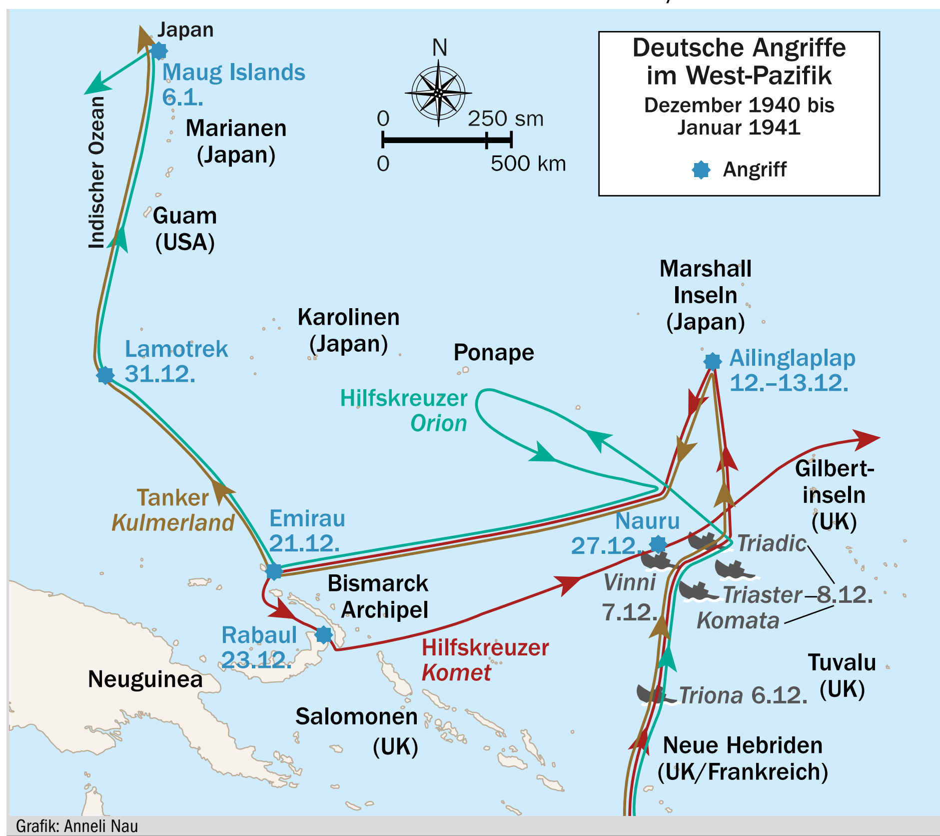
Sein erstes Schiff versenkte *Kormoran* am 6. Januar 1941: den 3.729 BRT vermessenden Griechen *Antonios*. Auf seinem Weg durch den Südatlantik um das Kap der guten Hoffnung herum in den Indischen Ozean fielen Detmers noch zehn Schiffe mit 64.545 BRT zum Opfer, ehe auch ihn nach fast einem Jahr Kapertätigkeit das Kriegsglück verließ.

Kormoran traf in Höhe der Shark Bay vor der Westküste Australiens auf den Leichten Kreuzer *Sydney* der Royal Australian Navy. Als Detmers den auf Gegenkurs liegenden Kreuzer sah, drehte er ab und ging mit 230 Grad auf Südwestkurs. Der wesentlich schnellere Kreuzer drehte auf, schob sich an Steuerbord heran und fragte per Flaggensignal nach dem Namen, nach dem Woher und Wohin, was der längst gefechtsklare, aber weiterhin gemächlich dahindampfende Hilfskreuzer mit teilweise unverständlichen Signalen und verkehrt herum geheißten Flaggen beantwortete – bis der Australier querab auf etwa 900 Meter heran war und die Peilung stand.



***ORION*-KOMMANDANT:** Kapitän zur See Kurt Weyher am Kartentisch. Sein Hilfskreuzer lief nach 511 Tagen und 127.337 Seemeilen in Bordeaux ein
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ZWEI JÄGER MACHEN BEUTE *Orion* und *Komet* 1940/41



Grafik: Anneli Nau

Auf dem Hilfskreuzer *Kormoran* fielen die Tarnklappen. Geschütze und Torpedorohre schwenkten aus, am vorderen Mast entfaltete sich die deutsche Kriegsflagge und innerhalb von sechs Sekunden heulte die erste Salve hinüber und schlug in Brücke und Artillerieleitstand des völlig überraschten Australiers ein.

Dieser antwortete mit einer Vollsalve seiner vier 15,2-Zentimeter-Doppeltürme, die aber zu hoch gezielt war. Dann brach ein wahrer Feuerorkan über die *Sydney* herein. Die deutsche Artillerie schoss schnell und präzise und setzte zusammen mit einem Torpedotreffer die vordere Turmgruppe außer Gefecht, während die Fla-WM mit ihrem Schnellfeuer die Bedienungen der Torpedorohre und der Fla-Geschütze niederhielt. Lediglich der überhöhte achtere Turm des Kreuzers schoss noch und erzielte insgesamt vier Treffer, von denen zwei im Maschinenraum detonierten, die Trafos zerstörten und einen nicht mehr zu löschenden Ölbrand auslösten.

Das Duell endete für beide Schiffe tödlich. Der Australier trieb als lichterloh brennendes Wrack ab und wurde nie wieder gesehen. Als einziges Überbleibsel des Kreuzers wurde später ein beschädigtes Schlauchboot aus dem Meer gefischt, von der Besatzung überlebte niemand.

Fregattenkapitän Detmers befahl seine Besatzung von Bord, ließ die Sprengladungen anschlagen und kurz nach Mitternacht flog *Kormoran* mit seiner gesamten Minenladung in die Luft. Seine 320 überlebenden Besatzungsmitglieder (76 Mann waren gefallen, weitere 40 Verwundete ertranken nach Kentern ihres Schlauchbootes) erreichten die australische Küste und gingen in Gefangenschaft – auch Kommandant Detmers, der während der Gefangenschaft mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet und zum Kapitän zur See befördert wurde.

Klein, aber gefährlich

Der Hilfskreuzer *Komet*, HSK 7, Schiff 45, nahm mit der Eismeer-Route den wohl ungewöhnlichsten Weg in sein Operationsgebiet. Mit nur 3.287 BRT der kleinste der deutschen Hilfskreuzer, war *Komet* nicht schwächer armiert als seine Artgenossen, wenngleich seine 15-Zentimeter-Geschütze die Bezeichnung C/16 trugen. Nur stammten sie nicht von alten Linienschiffen, sondern waren als fabrikneue Geschütze für die Leichten Kreuzer der Kaiserlichen Marine vorgesehen und hatten ihr Dasein im Arsenal gefristet.

Kapitän z. S. Robert Eyssen verließ mit seinem Motorschiff, ex *Ems* des Norddeut-



IN AKTION: Hilfskreuzer *Stier* in seinem letzten Gefecht mit dem US-Frachter *Stephen Hopkins*
Artists Impression: Peter H. Block



ERFOLGREICH: Generaladmiral Rolf Carls zeichnet Konteradmiral Robert Eyssen, Kommandant des Hilfskreuzers *Komet*, am 29. November 1941 mit dem Ritterkreuz aus
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

schen Lloyd, am 3. Juli 1940 Gotenhafen, marschierte durch Kattegat und Skagerrak nach Norden und stand zwölf Tage später in der Barentssee. Verzögert durch die starke Eislage, lief *Komet* erst am 13. August mithilfe sowjetischer Eisbrecher weiter über die Laptewsee in die Ostsibirische See, erreichte am 5. September die Behringstraße und stand zwei Tage später im Pazifischen Ozean. Für die 2.960 Seemeilen lange Strecke der Nordost-Passage, dabei 720 Seemeilen durch das Eis, hatte *Komet* 18 Tage gebraucht.

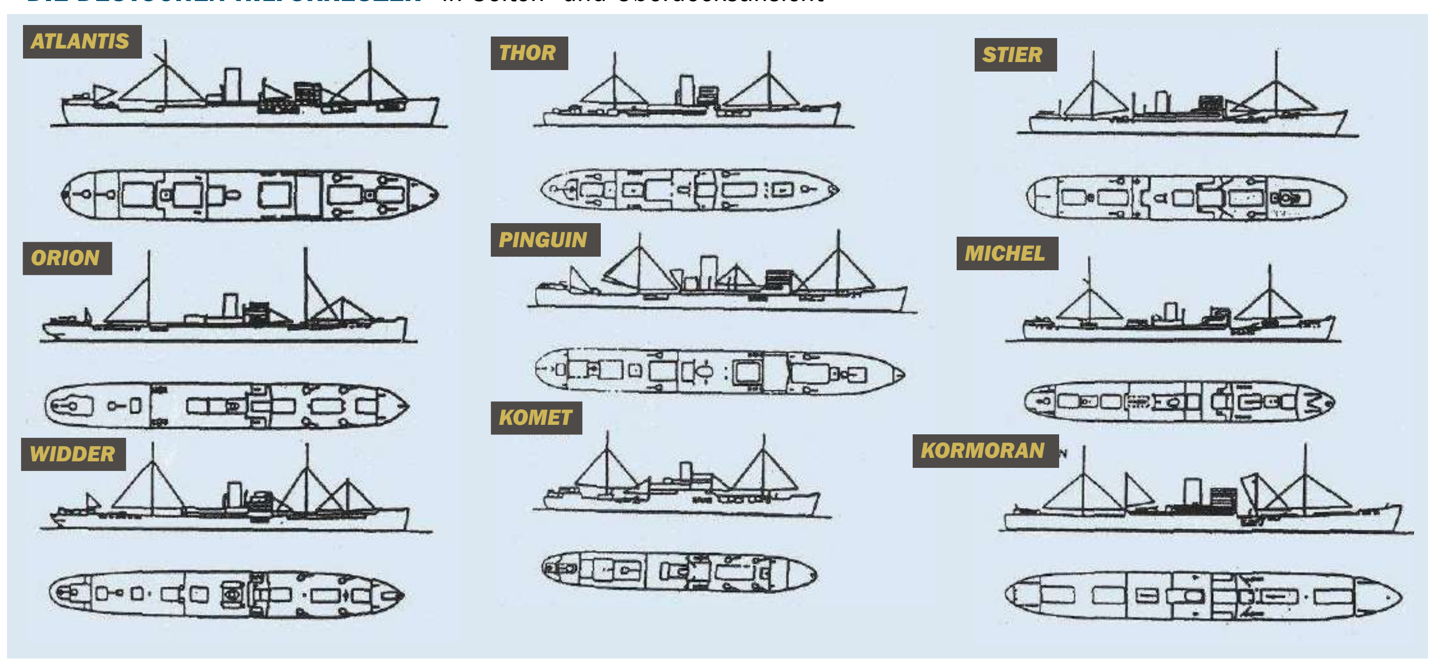
Es war der 14. Oktober, als sich *Komet* beim Lamutrek-Atoll mit HSK 1 *Orion* und dem Versorger *Kulmerland* traf. Als „Fernost-Geschwader" durchkämmten die drei Schiffe die Südsee nach gegnerischem Schiffsverkehr und versenkten dabei sieben Schiffe mit 43.162 Bruttoregistertonnen.

Im Geschützfeuer der *Komet*

Am 27. Dezember gingen die Phosphatlager und Öltanks auf der Phosphatinsel Nauru unter dem Geschützfeuer der *Komet* in Flammen auf, wodurch dem Gegner ein immens hoher Schaden zugefügt wurde und die Phosphatverladung erst lange nach dem Krieg wieder ihren vollen Umfang erreichte.

Danach verlegte Eyssen – inzwischen zum Konteradmiral befördert – sein Operationsgebiet in den Indischen Ozean, wo er lange Monate vergeblich kreuzte. Am 17. und 18. August versenkte er noch zwei Schiffe mit 11.055 BRT und geleitete ein drittes, den Holländer *Kota Nopan*, mit 7.322 BRT und wertvollen Rohstoffen wie Zinn, Mangan, Kautschuk und Kapok, als Prise nach Bordeaux. Er selbst lief mit Schiff 45 durch

DIE DEUTSCHEN HILFSKREUZER in Seiten- und Oberdecksansicht







UNGEWOHNTES BILD: Kleintragschrauber Focke-Achgelis Fa 330 „Bachstelze“ im Einsatz auf Hilfskreuzer *Komet* Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

den Kanal weiter nach Hamburg und machte dort am 30. November 1941 fest.

Eine zweite Reise des Hilfskreuzers unter dem Kommando von Kapitän z. S. Ulrich Brocksien endete schon, bevor sie richtig begann. Das Schiff explodierte auslaufend am 14. Oktober 1942 nach zwei Torpedotreffern des britischen Schnellbootes MTB 236 vor Kap de la Hague bei Cherbourg. Niemand überlebte.

Das Ende der Hilfskreuzer

Von den übrigen Hilfskreuzern kamen *Orion* und *Widder* nach erfolgreicher Kaperfahrt wieder nach Hause. *Pinguin* wurde am 8. Mai 1941 nördlich der Seychellen durch *HMS Cornwall* versenkt, *Michel* fiel am 17. Oktober 1943 den Torpedos des US-U-Bootes *Tarpon* zum Opfer und *Stier* erlitt im Gefecht mit dem bewaffneten US-Frachter *Stephen Hopkins* am 27. September 1941 so schwere Schäden, dass er versenkt werden musste. *Coronel* wurde am 10. Februar 1943 bei Boulogne durch Luftangriff schwer getroffen. Rückmarsch, dann weitere Verwendung als Nachtjagd-Leitschiff *Togo* – und damit war auch die Zeit der Hilfskreuzer vorbei.

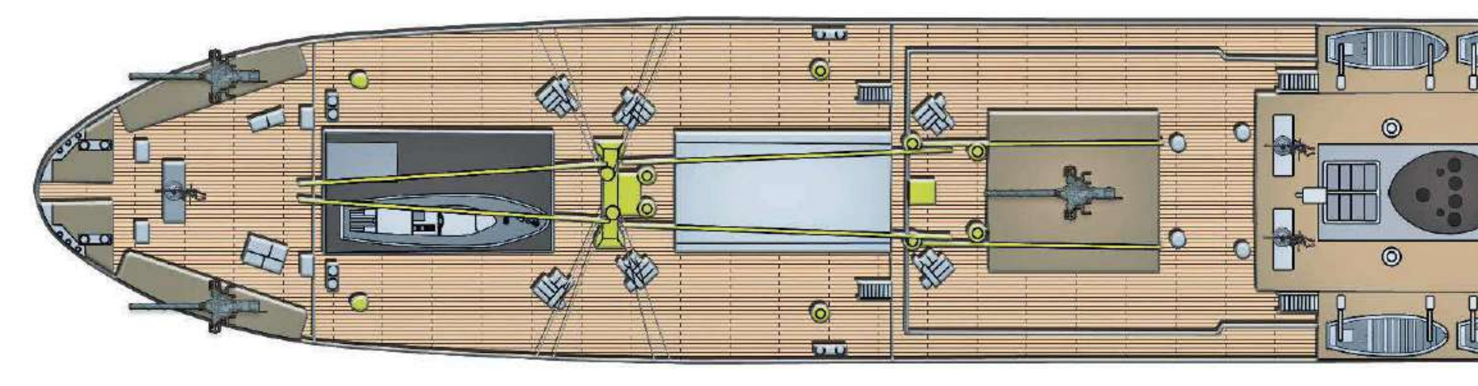
Abschließend sei noch ein geplanter Handelsstörer erwähnt, der als Hilfskreuzer *Hansa* durch diverse Publikationen geisterte, den es aber als solchen nie gegeben hat. Gemeint ist das englische, 9.138 BRT vermessende Motorschiff *Glengarry*, das 1939 in Kopenhagen auf Kiel gelegt und bei der Besetzung Dänemarks requiriert wurde. Das fast fertiggestellte Schiff ließ die Marine als Schiff 5 bei Wilton in Rotterdam zum Hilfskreuzer umbauen, zum Einbau der Waffen – unter anderem 8 x 15 Zentimeter, 2 x 10,5 Zentimeter, 8 x 4-Zentimeter-Bofors und 36 x 2- Zentimeter-Fla-MW – und der Tarneinrichtungen verlegte es zu Blohm & Voss nach Hamburg.

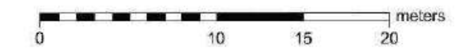
Während eines Bombenangriffs am 25. Juli 1943 erhielt die Werft so schwere Treffer, dass nicht mehr daran zu denken war, den Hilfskreuzer termingerecht fertigzustellen. Das Projekt wurde aufgegeben, Schiff 5 fungierte als Kadettenschulschiff und erhielt erst als solches den Namen *Hansa*. Nach Kriegsende an die Glen Line zurückgegeben, fuhr das Motorschiff weiter unter seinem ursprünglichen Namen *Glengarry*, bis es 1971 abgebrochen wurde.

Auch die Briten aktiv

Den Hilfskreuzer als Kriegsschiff kannte auch die Royal Navy, nur dass die Briten andere Bezeichnungen fanden: nicht als HSK, wie die Deutschen, sondern als AMC – *armed merchant cruiser*, also bewaffnete Handelskreuzer, die im Gegensatz zum deutschen Handelsstörer zum Schutz des Seehandels eingesetzt wurden. Hierfür bevorzugten die Briten große und schnelle Passagierdampfer mit bis zu 23.000 Tonnen Wasserverdrängung, wobei allerdings auch das aufgestellte Geschützmaterial (6in = 15,2-Zentimeter-Mark VII) nicht neueren Datums war. Von diesen umgebauten *passenger liners* stellte die Royal Navy 56 als AMC in Dienst, wovon dann ein großer Teil für diverse Zwecke wie Truppentransporter oder Depotschiffe eingesetzt wurde. Als AMC fuhren im Januar 1943 tatsächlich nur 17 Schiffe auf den Meeren. ⚓

HOCHDEKORIERT: Uniformrock von Vizeadmiral Bernhard Rogge, der als Kapitän zur See Kommandant des Hilfskreuzers *Atlantis* war
Foto: Interfoto/Hermann Historica





AN BEWÄHRTE BESATZUNGEN: **Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Raeder, stiftete das „Kriegsabzeichen für Hilfskreuzer“ am 24. April 1941**
Foto: Interfoto/Hermann Historica

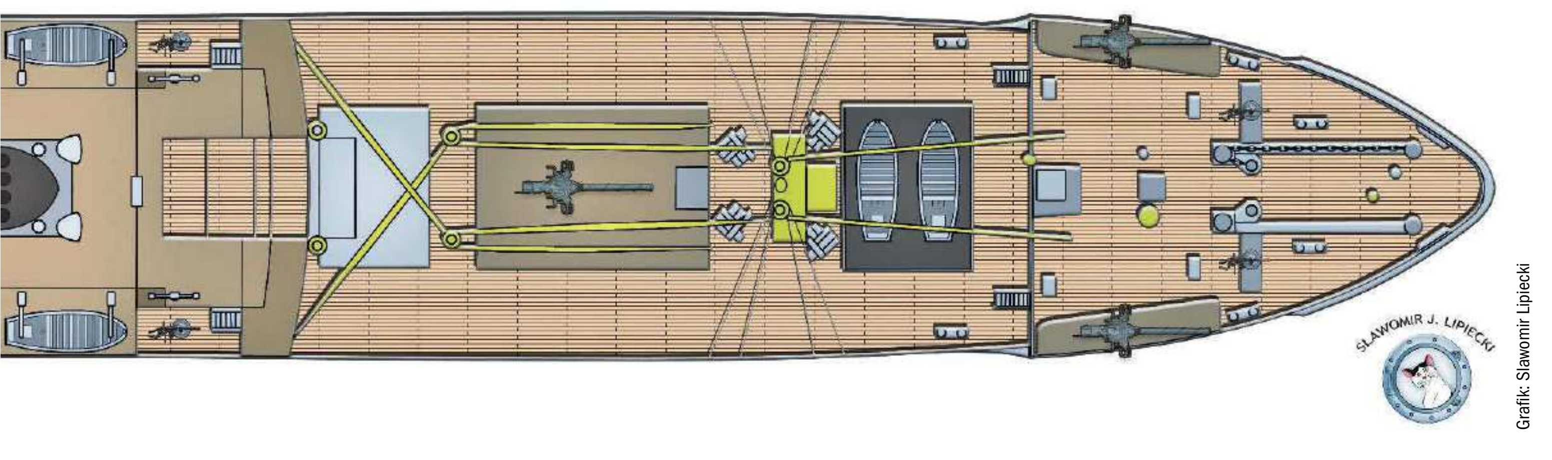




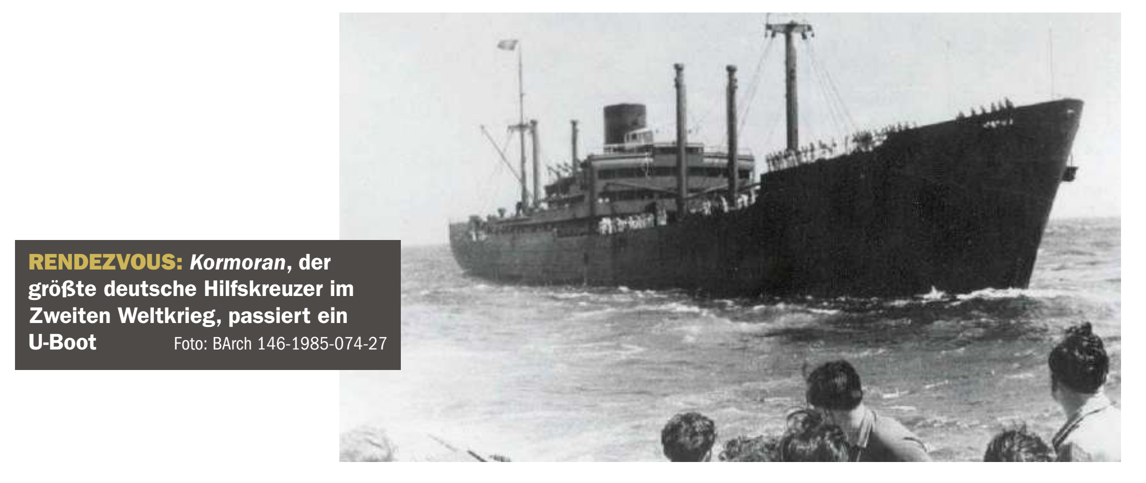
VERBORGENE WAFFE: **Als klappbares Deckshaus getarnt, waren Geschütz und somit die eigentliche Funktion des Hilfskreuzers für den Gegner nicht auszumachen**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

HSK 8 *KORMORAN*

NWL



Grafik: Slawomir Lipiecki



RENDEZVOUS: ***Kormoran*, der größte deutsche Hilfskreuzer im Zweiten Weltkrieg, passiert ein U-Boot** Foto: BArch 146-1985-074-27



HERBSTMANÖVER 1869: ***König Wilhelm* mit *Kronprinz* (links), rechts der Aviso *Grille* mit dem Prinzen Adalbert an Bord (Gemälde Olaf Rahardt)**
Foto: Sammlung Rahardt

SMS König Wilhelm

Preußens Flaggschiff

Auf einer englischen Werft für die Türkei gebaut, kauften die Preußen das Schiff und benannten es nach ihrem Monarchen. Aus der stolzen Panzerfregatte wurde sogar ein Großer Kreuzer, der schließlich als Schiffsjungenschiff in Flensburg-Mürwik endete

Von Olaf Rahardt

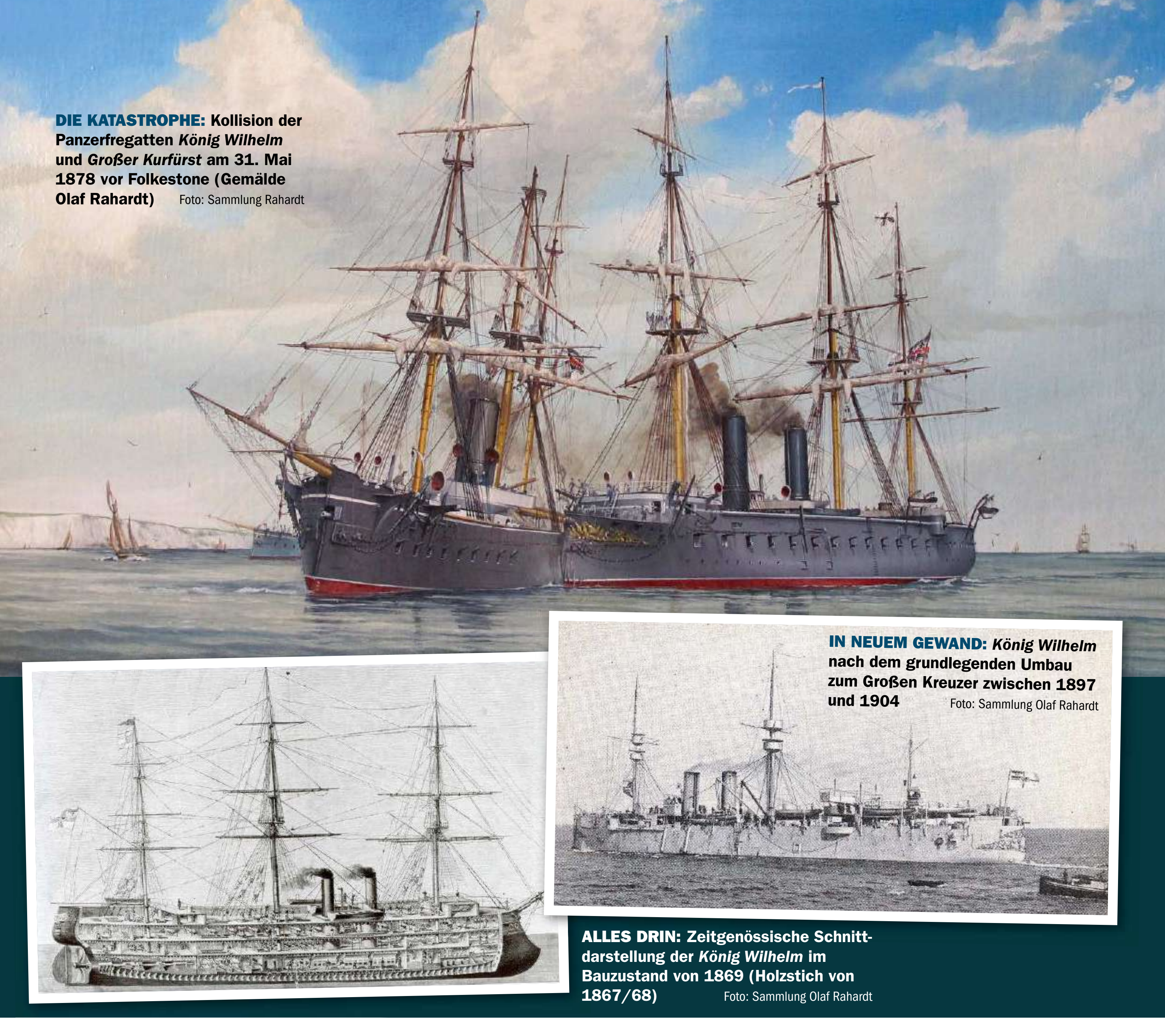
Nach dem Scheitern der „Reichsflotte" von 1848 war es Preußen, das sich der Aufgabe einer vermehrten Marinerüstung zuwandte, um über den (defensiven) Küstenschutz hinaus auch eine offensive Flottenkomponente zu entwickeln.

Für größere Kriegsschiffe wie beispielsweise die seit Mitte des Jahrhunderts aufkommenden Panzerfregatten fehlte es heimischen Werften jedoch noch völlig an Erfahrung und Kapazität, was letztlich dazu führte, dass die Einkäufe im Ausland getätigt werden mussten – auch bei dem damaligen „Marktführer" in England. 1867 kam es zum Ankauf des wohl bemerkenswertesten Schiffes der Flotte, der seinerzeit größten und stärksten Panzerfregatte *Fatikh*, der späteren *König Wilhelm*. Vom britischen Chefkonstrukteur E. Reed entworfen, wurde das Schiff im Auftrag der türkischen Regierung bei der „Thames iron works and shipbuilding company" in Blackwall 1865 auf Kiel gelegt. In Anlehnung an den traditionellen Kriegsschiffbau sollte ein Breitseitpanzerschiff mit dreiunddreißig 72-Pfünder-Kanonen in einem Batteriedeck entstehen. Nach dem Ausbleiben türkischer Gelder stellte die Werft den Bau vorerst ein und bot den Torso zum Verkauf an.

Kosten: 3.710.000 Taler

Unter anderem führte auch die Preußische Admiralität diesbezügliche Verhandlungen, und am 22. Dezember 1866 genehmigte der Preußische Landtag den Erwerb der Fregatte. Am 10. Januar 1867 einigte man sich auf den Namen *Wilhelm I.* und am 6. Februar 1867 wurde der Kaufvertrag geschlossen. Für 2.702.438 Preußische Taler ging das Schiff in preußischen Besitz über, und es sollte noch einmal 1.007.562 Taler kosten, ehe es fertiggestellt war. Während der Verhandlungen befand es sich schon im Bau und lief am 25. April 1868, mittlerweile namentlich erweitert in *König Wilhelm*, vom Stapel.

Es handelte sich um ein mit Eisenplatten beplanktes Spantengerippe mit Doppelboden, aber ohne Querschotten. Weite Teile des Rumpfes waren durch schmiedeeiserne Panzerplatten geschützt. Diese hatte man auf einer Teakholzhinterlage aufgeschraubt. Sie erstreckten sich von 2,13 Metern unter der Wasserlinie bis Höhe Batteriedeck rund um das Schiff und mittschiffs im Bereich der Geschützaufstellung. Das Batteriedeck besaß gegen Enfilierfeuer (flacher Auftreffwinkel) gepanzerte Querschotten.



DIE KATASTROPHE: Kollision der Panzerfregatten *König Wilhelm* und *Großer Kurfürst* am 31. Mai 1878 vor Folkestone (Gemälde Olaf Rahardt) Foto: Sammlung Rahardt

IN NEUEM GEWAND: *König Wilhelm* nach dem grundlegenden Umbau zum Großen Kreuzer zwischen 1897 und 1904 Foto: Sammlung Olaf Rahardt

ALLES DRIN: Zeitgenössische Schnittdarstellung der *König Wilhelm* im Bauzustand von 1869 (Holzstich von 1867/68) Foto: Sammlung Olaf Rahardt

Darüber hinaus waren an Oberdeck die Bugbatterie und die achteren Erkertürme gepanzert. Während der folgenden Ausrüstungsarbeiten wurde neben einer Dampfmaschine auch eine mächtige Vollschiffstakelage zum Einbau gebracht. Am 15. Februar 1869 fanden erfolgreiche Probefahrten statt und schon am 20. des Monats kam es zur Indienststellung für die nunmehrige Norddeutsche Bundesflotte.

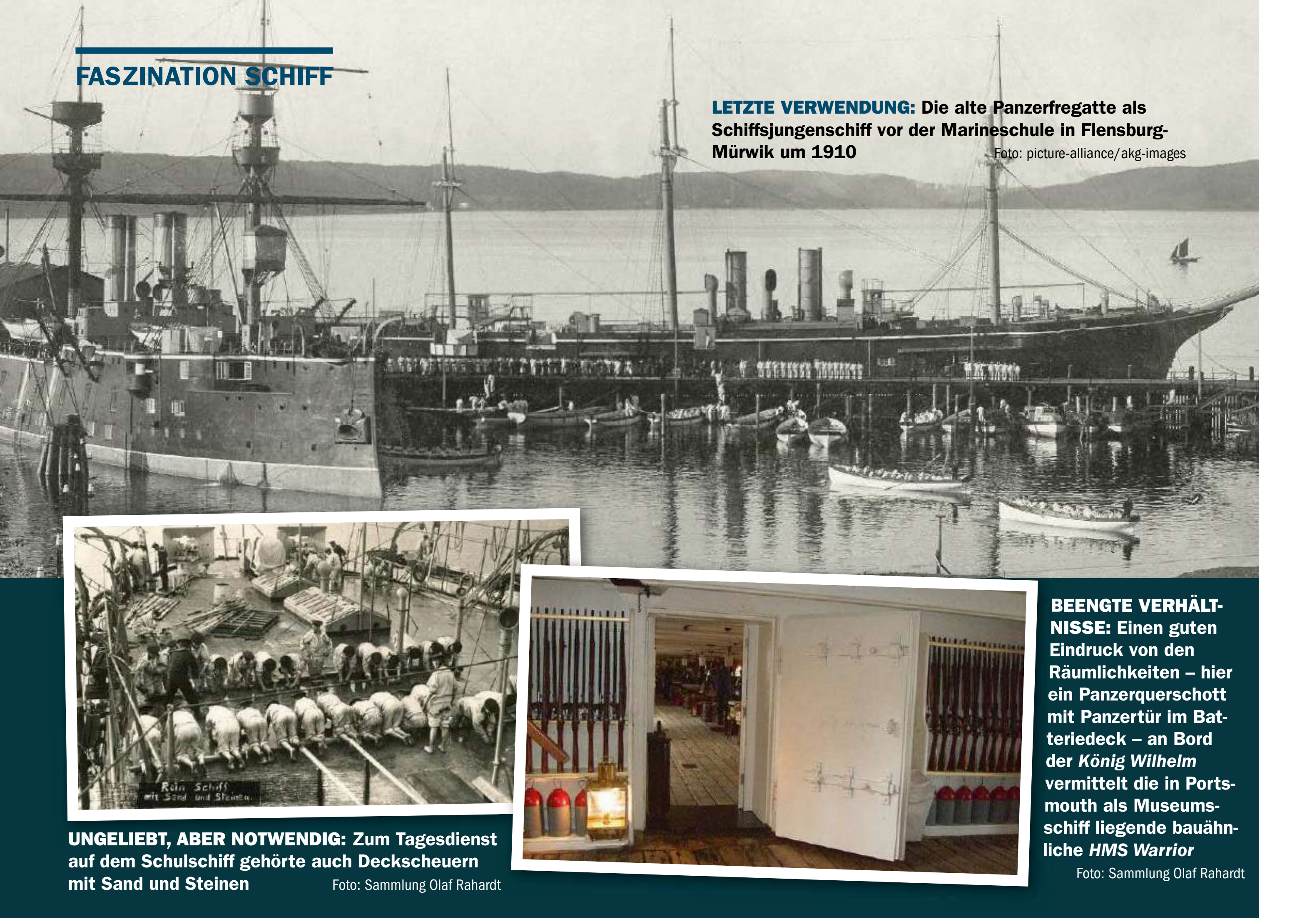
Mit deutscher Besatzung unter Kapitän z. S. Henk verließ *König Wilhelm* am 30. April 1869 England. Am 5. Mai 1869 traf das Schiff in Kiel ein und übernahm die von Krupp gelieferte Bewaffnung. Diese bestand im Batteriedeck aus achtzehn 24-Zentimeter-Ringkanonen für die Breitseiten und einer 21-Zentimeter-Ringkanone für die Heckpforte zuzüglich an Oberdeck einer weiteren 21-Zentimeter in jedem der u-förmigen Erkertürme und zwei weiteren in der Bugbatterie. Sowohl in den Erkern als auch im Bug waren für jedes dieser Geschütze zwei Pforten vorgesehen, welche mittels eines Kreisschienensystems wahlweise bestückt wurden.

Moderne Technik

Mit der Endausrüstung kam auch die volle Besatzungsstärke (720 Mann) an Bord und begann sich mit der umfangreichen Technik und dem Umgang damit vertraut zu machen. Dann wurde *König Wilhelm* ins Manövergeschwader eingegliedert und diente dem Flottenstab häufig als Flaggschiff des Verbandes.

Da die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts gekennzeichnet war durch einen sprunghaften Aufschwung in Wissenschaft und Technik, hielten auch im Kriegsschiffbau fortwährend grundlegende Neuerungen Einzug. Diese gingen natürlich auch an *König Wilhelm* nicht spurlos vorüber und machten eine Reihe von Umbauten und Modernisierungen nötig. Der Anfang war gemacht, als man 1870/71 die Takelung von 2.600 Quadratmeter Gesamtsegelfläche auf 1.100 Quadratmeter reduzierte.

Am 30. Mai 1878 ereignete sich während einer Geschwaderfahrt im Ärmelkanal vor Folkestone eine folgenschwere Kollision mit dem gerade mal 24 Tage in Dienst befindlichen Turmpanzerschiff *Großer Kurfürst*. Trotz aufopferungsvollen Einsatzes seiner Besatzung ging das Schiff kurz darauf mit 269 Mann in die Tiefe. *König Wilhelm* lief schwer beschädigt Portsmouth an, um hier notdürftige Reparaturen durchzuführen. Zur endgültigen Wiederherstellung ver-



LETZTE VERWENDUNG: Die alte Panzerfregatte als Schiffsjungenschiff vor der Marineschule in Flensburg-Mürwik um 1910 Foto: picture-alliance/akg-images

UNGELIEBT, ABER NOTWENDIG: Zum Tagesdienst auf dem Schulschiff gehörte auch Deckscheuern mit Sand und Steinen Foto: Sammlung Olaf Rahardt

BEENGTE VERHÄLTNISSE: Einen guten Eindruck von den Räumlichkeiten – hier ein Panzerquerschott mit Panzertür im Batteriedeck – an Bord der *König Wilhelm* vermittelt die in Portsmouth als Museumsschiff liegende bauähnliche *HMS Warrior* Foto: Sammlung Olaf Rahardt

brachte das Schiff eine Liegezeit in der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven. Den einstmals spitzen Rammsporn ersetzten die Ingenieure durch einen abgerundeten und erhöhten das vor der Bugbatterie gelegene Vordeck, ehemals auf Höhe des Oberdecks und völlig frei, nun hin zum Backdeck.

Umbau zum Kreuzer

1885 kamen Torpedoschutznetze zum Einbau an Bord. Diese wurden außen entlang des Oberdecks verstaut und mittels elf Spieren je Seite ausgebracht. 1888 führte die Kaiserliche Marine die sogenannten Mastwinker oder Semaphore ein (bewegliche Signalgeber). Auch die Masttoppen der *König Wilhelm* wurden damit ausgestattet.

Während mittlerweile viele Schiffe vergleichbaren Alters aus dem aktiven Dienst ausgeschieden waren, sollte das neue Schiff noch grundlegend zum Kreuzer umgebaut werden. 1895 ging das Schiff daher bei Blohm & Voss in die Werft. Bis auf die Breitseitgeschütze im Batteriedeck wurde die Bewaffnung einer grundlegenden Modernisierung unterzogen. Zwar kamen im Austausch für die 21-Zentimeter-Kanonen nochmals 24-Zentimeter-Geschütze in Rahmenlafette zum Einbau, zusätzlich wurden aber ein 15-Zentimeter-Pivotgeschütz und achtzehn 8,8-Zentimeter-Schnellladekanonen am Oberdeck verteilt. Außerdem platzierte man fünf Torpedorohre im 35-Zentimeter-Kaliber im Rumpf, oberhalb der Wasserlinie.

Der Schiffsführung standen bis dahin zwei Kommandobrücken zur Verfügung, die aber, abgesehen von einem kleinen hölzernen Kartenhäuschen, keinerlei Schutz oder Deckung boten. Nun erhielt die Achtere ein Kompasspodest und anstelle des Kartenhäuschens einen gepanzerten Kommandoturm. Dieser war durch einen ebenfalls gepanzerten Schacht mit dem Batteriedeck verbunden. Der Panzerturm selbst trug darüber eine weitere Brücke. Eine vordere, zwischen den Schornsteinen befindliche Brücke blieb vorerst unverändert.

Die einst so mächtige Takelage war nun bis auf Fock- und Großuntermast ganz entfernt worden. Diese trugen ab jetzt zwei Gefechtsmarse, Signalrahen und eine Stenge mit den Semaphoren. Jeder Mast erhielt darüber hinaus Ladebäume zum Aussetzen der Decksboote. Weiterhin erhielt der Fockmast auf halber Höhe ein Scheinwerferpodest. Ein weiteres stand anstelle des ehemaligen Besanmastes und trug einen kleinen Signalmast, womit die Umbauten beendet waren.

1896 konnte der Große Kreuzer *König Wilhelm* den Dienst aufnehmen. Im Jahr darauf kamen die Torpedonetze wieder von Bord und Erfahrungen im Seebetrieb führten vermutlich dazu, dass man auch die Buggeschütze nochmals umpositionierte und die Brückenausstattung erweiterte. Um 1900 hielt die Funktelegrafie Einzug in der Kaiserlichen Marine und infolgedessen auch auf *König Wilhelm*. Die Semaphore blieben dennoch bis 1905/06 an Bord.

Von Kiel nach Mürwik

Am 3. Mai 1904 schied der Große Kreuzer aus dem aktiven Dienst und wurde 1907 in Wilhelmshaven nochmals zum Schulschiff umgebaut. Ab dem 1. Oktober 1907 lag es als stationäres Wohn- und Exerzierschiff für Schiffsjungen in Kiel und später in Mürwik. Als Bewaffnung waren lediglich noch sechzehn der 8,8-Zentimeter-Geschütze an Bord und ab 1915 nur noch vier. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs außer Dienst gestellt, wurde das Schiff am 4. Januar 1921 verkauft und später in Rönnebeck abgewrackt.

Mit 52 Jahren seit seiner Indienststellung 1869 war die ehemalige preußische Panzerfregatte *König Wilhelm* eines der ältesten Schiffe der Kaiserlichen Marine. ⚓

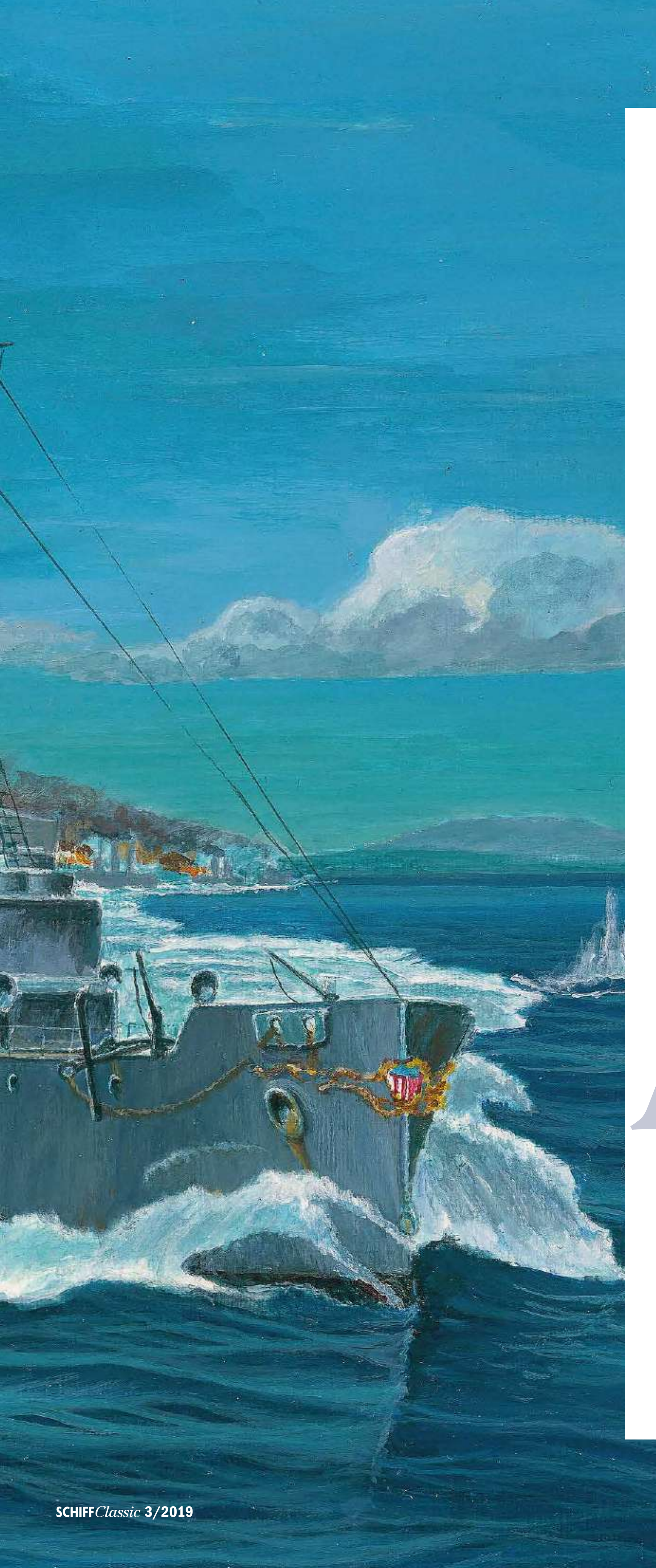
Die Schlacht in der Manila-Bucht 1898

Amerikas Weg zur Weltmacht

Ende der spanischen Kolonialherrschaft im pazifischen Raum

Von Peter H. Block

SCHLAGABTAUSCH: Im spanisch-amerikanischen Krieg läuft die *USS Olympia* an der Spitze des amerikanischen Geschwaders feuernd die spanische Linie entlang Artists Impression: Peter H. Block



Der historische Hintergrund

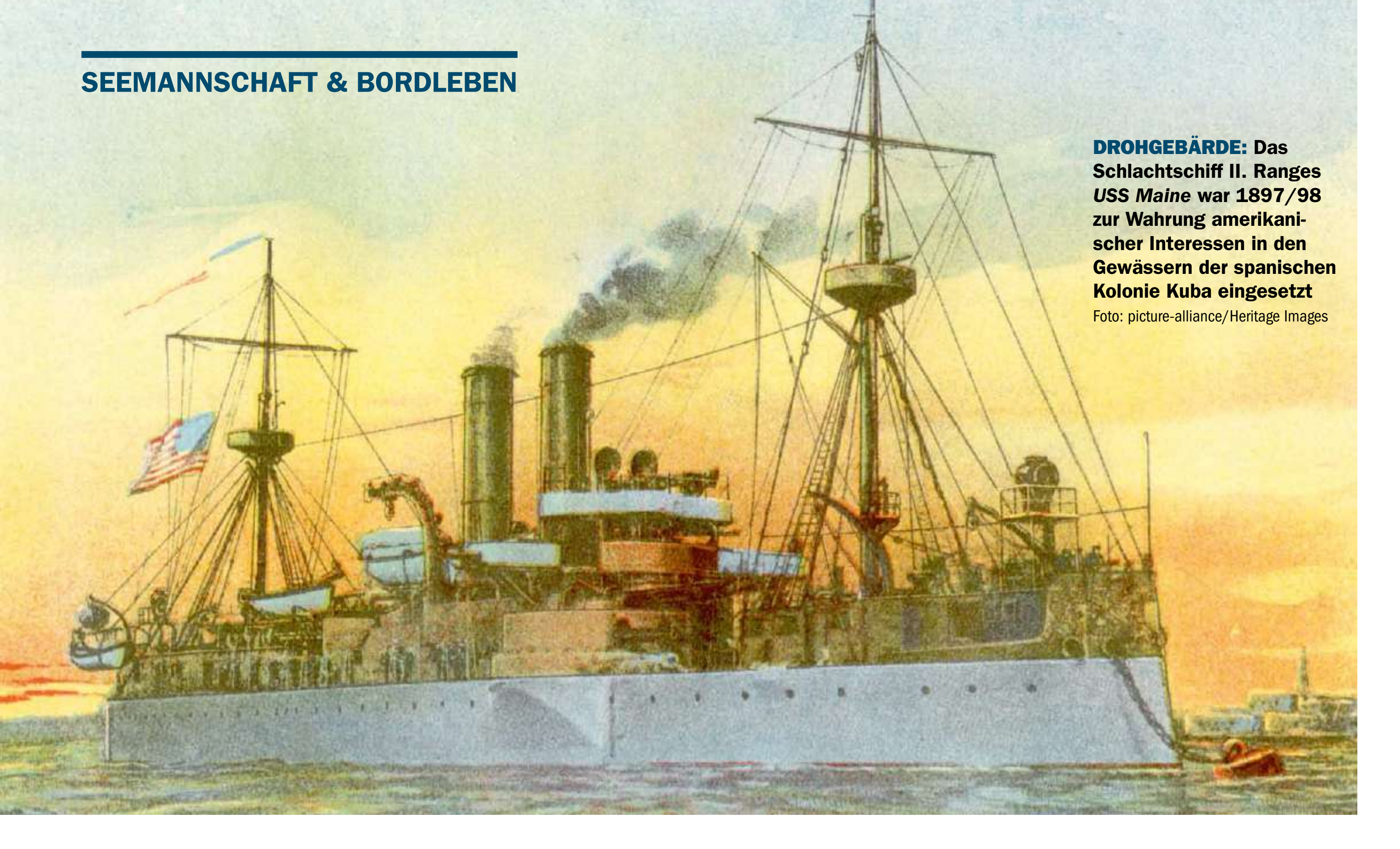
Im spanisch-amerikanischen Krieg von 1898, der nicht ganz vier Monate währte und etwa 3.000 Amerikaner das Leben kostete, vollzog sich eine historische Wende: der Aufstieg der Vereinigten Staaten zur Weltmacht. Oberst Theodore Roosevelt, Staatssekretär im Marineministerium und drei Jahre später 26. Präsident der USA, nannte ihn „keinen besonderen Krieg, aber den einzigen, mit dem Amerika aufwarten konnte", und der US-Botschafter in England, John Hay, sprach sogar von einem „entzückenden, kleinen Krieg". Es war ein Krieg weitab vom amerikanischen Mutterland, der vor allem auf See ausgefochten wurde und insofern bedeutend war, als sich die USA künftig mit den Problemen des Fernen Ostens konfrontiert sahen; aber auch ein Krieg, der den europäischen Mächten zeigte, dass sie in Zukunft mit der militärischen Stärke Amerikas zu rechnen hatten.

Die Ursachen dieses Konfliktes zwischen Spanien und den USA lagen in den politisch und wirtschaftlich chaotischen Verhältnissen auf der von Spanien beherrschten Antilleninsel Kuba. Die immer wieder aufflackernden Aufstände der Einheimischen gegen die spanische Feudalherrschaft weiteten sich 1895 zu einer offenen Revolte aus, die Spanien nicht unterdrücken konnte und die bis 1898 hunderttausend Spaniern das Leben kostete. Die Rebellen, die *Insurrectos*, gingen dabei ebenso brutal vor wie ihre Kolonialherren. Es wurde zerstört und geplündert, wobei beide Teile auch vor amerikanischem Eigentum auf der knapp hundert Meilen vor der Küste Floridas liegenden Insel nicht haltmachten und auch US-Bürger drangsalierten.

Die Amerikaner drängten auf Intervention, doch Präsident Cleveland beschwichtigte. Erst sein Nachfolger McKinley, der sich im März 1897 auf den Präsidentenstuhl setzte, ließ Spanien wissen, dass „die Vereinigten Staaten keine Nation sind, für die die Erhaltung des Friedens eine absolute Notwendigkeit ist". Zur Bekräftigung dieser Aussage wurden einige US-Kriegsschiffe zu der südlich von Florida gelegenen Insel Key West beordert, der Panzerkreuzer *Maine* machte zum Schutz amerikanischer Bürger im Hafen von Havanna fest.

Am 15. Februar 1898 hatte der US-Panzerkreuzer *Maine* schon drei Wochen in Havanna gelegen, als plötzlich eine gewaltige Explosion den Hafen erschütterte. Als sich die Rauchwolken verzogen, war der Ankerplatz der *Maine* leer, nur noch Trümmer schwammen auf dem Wasser. Die vorderen Magazine des Kreuzers waren explodiert und hatten ihn zerrissen. Und die Schuldigen waren schnell gefunden: Spanier, die eine Sprengladung unter der *Maine* angebracht hatten. Es konnte gar nicht anders sein, zumal auch eine Seeamtsverhandlung die Explosion einer Mine unter dem Schiff bestätigte und die Boulevardblätter die antispanische Stimmung im Land weiter aufheizten.

Bereits 1886 ging man im US-Marineministerium daran, Pläne für Operationen gegen Spanien sowohl in der Karibik als auch im Fernen Osten auszuarbeiten, um im Konfliktfall Spanien von seinen überseeischen Einkünften und Kolonien abzuschneiden. Wesentlicher Teil dieses Planes war ein Angriff der US Navy auf die in Manila liegende spanische Flotte, um zu verhindern, dass diese Schiffe gegen den



DROHGEBÄRDE: Das Schlachtschiff II. Ranges *USS Maine* war 1897/98 zur Wahrung amerikanischer Interessen in den Gewässern der spanischen Kolonie Kuba eingesetzt
Foto: picture-alliance/Heritage Images

SCHICKSAL DER *MAINE* Im Hafen von Havanna

Dass die Explosion kein Sabotageakt war, steht heute außer Frage. Aber das Unglück, bei dem 260 amerikanische Seeleute ihr Leben verloren, kam den nach Weltmacht strebenden Kreisen der amerikanischen Politik gerade recht, die Sensationspresse putschte die Bevölkerung weiter auf mit Zeilen wie: „Denkt an die *Maine*, zum Teufel mit Spain!" Die erste Seeamtsverhandlung stellte dazu fest, dass unter dem Schiff eine Mine detoniert sei. Das Wrack wurde 1911/12 gehoben und eine zweite Seeamtsverhandlung sprach von einer kleinen, äußeren Explosion. Außerhalb der USA wurde das Urteil nicht akzeptiert und heute besteht kein Zweifel mehr daran, dass die Explosion im Schiffsinneren stattfand, entweder durch Selbstentzündung der Teerkohle oder aber durch Selbstentzündung nicht lagerbeständigen Pulvers.

amerikanischen Seehandel und die Besitzungen im pazifischen Raum eingesetzt werden konnten. In der Überzeugung, dass dieser Konflikt unausweichlich war, ernannte Roosevelt den 60-jährigen Commodore George Dewey zum Befehlshaber des asiatischen Geschwaders der USA – ein Mann, der als angriffslustig galt und der sich bereits im Bürgerkrieg bewährt hatte.

Dewey reiste Anfang Dezember 1897 nach Japan und trat einen Monat später sein neues Kommando an Bord des in Nagasaki liegenden Panzerkreuzers *Olympia* an. Um näher an Manila zu sein, zog Dewey die Schiffe seines Geschwaders in Hongkong zusammen, ließ die Maschinen überholen und verfügte für die friedensmäßig weiß gestrichenen Schiffe einen schiefergrauen Anstrich – für die hier lebenden Engländer ein sicheres Zeichen, dass der Krieg unmittelbar bevorstand.

Auch für Dewey war der Krieg in greifbare Nähe gerückt. In seiner Tasche knisterte noch das Papier des Kabeltelegramms, das ihm Roosevelt geschickt hatte: „Nehmen Sie reichlich Kohle! Im Kriegsfall wird es Ihre Pflicht sein, dafür zu sorgen, dass das spanische Geschwader die asiatische Küste nicht verlässt und dann operieren Sie offensiv bei den Philippinen!" Verärgert hatte Dewey den Text zur Kenntnis genommen. Nehmen Sie reichlich Kohle! Ja, was glaubte Roosevelt denn, was er hier machte? Ein Kohlenschiff für die gefräßigen Kessel seiner Kreuzer hatte er bereits gechartert, ebenso einen Nachschubdampfer für den Flottentross. Dazu brauchte er nun wirklich nicht die Aufforderung des Marineministers.

„Kabel aus Washington, Sir."

„Geben Sie her!", knurrte Dewey. Das konnte eigentlich nur die Nachricht vom Kriegsausbruch sein. Und richtig. Roosevelt schrieb: „Krieg zwischen den Vereinigten Staaten und Spanien. Gehen Sie sofort zu den Philippinen! Eröffnen Sie sofort Operationen mit Schwerpunkt gegen die spanische Flotte!"

„Mr. Gridley", wandte er sich an den Kommandanten, „wir warten noch die Ankunft des Konsuls ab und dann gehen wir in See, Kurs Philippinen. Lassen Sie alles vorbereiten!"

Der amerikanische Konsul in Manila traf am 27. April um 11 Uhr in Hongkong ein und versorgte Dewey mit neuesten Informationen sowohl über die spanischen Befestigungen als auch über den desolaten Zustand der spanischen Flotte. Um 14 Uhr ging Dewey ankerauf, das asiatische Geschwader der US Navy zog in den Krieg.

Etwa 600 Seemeilen weiter südöstlich lag die spanische Flotte in der Manila-Bucht vor Anker. Eine Flotte, die sich in einem recht trostlosen Zustand befand und die dem anmarschierenden amerikanischen Geschwader praktisch nichts entgegenzusetzen hatte. Die neun Kreuzer und Kanonenboote, die Konteradmiral Don Patricio Montojo y Pasaron unter seinem Kommando vereinigt hatte, waren alle-

samt älteren Datums und von nur geringem Gefechtswert. Beim Bau dieser Schiffe war viel Holz verarbeitet worden, Panzerschutz so gut wie nicht vorhanden. Lediglich Montojos Flaggschiff, der 1887 gebaute, 3.100 Tonnen verdrängende und 17 Knoten schnelle, ungeschützte Kreuzer *Reina Cristina* war noch ein relativ modernes Schiff mit 6 x 16,3-Zentimeter-Geschützen und 14 Rohren kleineren Kalibers, wobei die Hauptartillerie in Schwalbennestern an den Schiffsseiten untergebracht war. So konnten nur jeweils drei Rohre nach einer Seite feuern. Eine äußerst ungünstige Aufstellung, bedingt durch die Barktakelung des Kreuzers.

Düstere Gedanken bewegten Don Patricio beim Anblick der Schiffe, die er hier vor der kleinen Canacao-Bucht zusammengezogen hatte. Voraus lag die *Castilla*, ein fast 30 Jahre alter Kreuzer von 3.340 Tonnen. Mit seinen schlechten, alten Kesseln konnte er sich nicht mehr aus eigener Kraft fortbewegen. Sein hölzerner Rumpf leckte dermaßen, dass der Kreuzer nur noch mit Mühe schwimmfähig gehalten werden konnte und nur noch als Geschützplattform für die 4 x 15-Zentimter- und die 2 x 12-Zentimeter-Rohre zu verwenden war.

Daneben ankerte die *Isla de Cuba*, ebenso wie die hinter dem Flaggschiff liegende *Isla de Luzon* ein geschützter Kreuzer von 1.050 Tonnen mit 6 x 12-Zentimeter-Geschützen. Dann die *Velasco*, die *Don Juan de Austria* und die *Don Antonio Ulda*, alles ungeschützte Kreuzer einer Klasse mit je 4 x 12-Zentimeter-Rohren in Schwalbennestern. Dazu kamen noch die *General Lezo* und *Marques del Duero*, beides 500-Tonnen-Kanonenboote mit Schonertakelung und 12-Zentimeter-Geschützen.

Das, so musste sich Montojo eingestehen, war nicht viel, zumal die Kreuzer *Velasco* und *Don Antonio Ulda* auch nicht einsatzbereit waren. Auf beiden Schiffen hatte man die Maschinen teilweise ausgebaut und zur Reparatur an Land geschafft, die Geschütze der *Velasco* befanden sich ebenfalls an Land, sodass der Kreuzer praktisch nackt war. Selbst die insgesamt 19 Torpedorohre seiner Schiffe waren leer, weil keine scharfen Torpedos zur Verfügung standen. Das also war alles, was Spanien gegen das amerikanische Geschwader aufzubieten hatte – eine Flotte, die den Namen gar nicht verdiente und die sich alles andere als kriegsbereit zeigte.

Das betraf nicht nur das Manila-Geschwader, sondern galt für die gesamte spanische Flotte. Allein der geringe Mannschaftsbestand stellte die Einsatzbereitschaft der Schiffe ernsthaft infrage. Der ständige Mangel an Kohle und Munition verhinderte eine kriegsmäßige Ausbildung, sodass dringend notwendige Schießübungen schon Seltenheitswert hatten. Es fehlte an allen Ecken und Enden, vor allen Dingen an schweren, gepanzerten Einheiten, ohne die eine Marine in künftigen Gefechten chancenlos bleiben musste. Aber das einstmals so reiche Spanien hatte lange Zeit über seine Verhältnisse gelebt und war einfach zu arm, um sich solche Extravaganzen noch leisten zu können.

Don Patricio wusste das, und er hatte den Ernst der Lage seinen Offizieren in einer Kommandantensitzung an Bord der Flaggschiffes eindringlich vor Augen geführt: „Senores, da wir uns im Kriegszustand mit Amerika befinden, ist damit zu rechnen, dass bald eine amerikanische Flotte hier auftaucht und Sie wissen selbst, wie es um unsere Schiffe steht – wir sind praktisch unbeweglich. Mein Vorschlag, unsere Geschütze zur Verteidigung Manilas an Land zu schaffen und die Sprengung der Rümpfe vorzubereiten, wurde abgelehnt. Wir werden uns also den Amerikanern stellen müssen.“

Er trat an die Karte, die die kleine Canacao-Bucht an der Ostseite der Manila-Bucht zeigte: „Die *Don Juan de Austria* wird dicht unter Land bei Sangley Point verankert, ebenso die *Don Antonio Ulda*. Dann folgen *Castilla*, *Cuba*, das Flaggschiff, *Duero* und *Luzon*. Und zwar in einer versetzten Linie, sodass alle Schiffe freies Schussfeld in die Bucht haben. Wir werden also vor Anker liegend kämpfen, quasi als schwimmende Festungsflotte zur Unterstützung der Strandbatterien. Die desarmierte *Velasco* verankern wir unter dem Arsenal von Cavite. Also, Senores, an die Arbeit! Wir haben keine Zeit zu verlieren.“

Den Ankerplatz vor der Canacao-Bucht weitab von Manila hatte der Admiral bewusst so gewählt, um der Hauptstadt ein Bombardement durch die Amerikaner zu ersparen. Hier wurden seine Schiffe auch zusätzlich von den Batterien der Forts St. Philip und Sangley Point gedeckt, und so rasselten am nächsten Tag die Anker unweit des Arsenals

„Im Kriegsfall ist es Ihre Pflicht, offensiv bei den Philippinen zu operieren“

Marineminister Roosevelt an Commodore Dewey

von Cavite in den Grund. Jetzt wartete Don Patricio auf die Dinge, die da kommen mussten. Und die kamen schnell.

„Meldung von heute früh, Exzellenz: Amerikanische Flotte bei Olongapo gesichtet, Kurs Südost. Sieben Kreuzer, ein Kanonenboot.“

Olongapo, das lag an der Subic-Bucht, knapp 115 Kilometer Luftlinie von hier. Wenn die Amerikaner in die Manila-Bucht wollten, mussten sie die Bataan-Halbinsel bei Corregidor runden, da öffnete sich die große Bucht. Jetzt war es 19 Uhr, da rechnete Montojo nicht mehr mit ihnen. Die Navigation im Fahrwasser, das in die Bucht führte, hielt er in der Dunkelheit für Fremde für unmöglich. Aber morgen früh, beim ersten Büchsenlicht, da würden sie kommen.

„Befehl an alle Einheiten: Gefechtsbereitschaft herstellen! Mit Eintreffen des Feindes ist ab Mitternacht zu rechnen!“

Es wurde eine unruhige Nacht für Admiral Montojo; eine Nacht, in der er ruhelos auf der Brücke seines Flaggschiffes auf und ab ging, begleitet von düsteren Gedanken. Als die Glasenuhr im Ruderhaus den mitternächtlichen Wachwechsel ankündigte, mischte sich ein anderer Ton in die vier hellen Doppelschläge der Uhr – das dumpfe Donnern großkalibriger Geschütze, das wie ein fernes Gewitter durch die Tropennacht grollte. Jetzt wusste Don Patricio, dass er nicht mehr auf die Amerikaner zu warten brauchte.

Sie waren schon da!

S

„Subic-Bucht voraus, Sir.“

„Ja, danke.“ Commodore Dewey hob das Glas und spähte hinüber zur Bucht. Einzelheiten konnte er nicht erkennen,

das verhinderte der morgendliche Dunst, der über dem Wasser lag. Aber er musste wissen, ob hier spanische Kriegsschiffe lagen.

„Signal an *Concord*: Subic-Bucht voraus. Vorstoßen und aufklären!“

Das Kanonenboot löste sich aus dem Verband und dampfte auf die Bucht zu, während das Geschwader stoppte. Aufmerksame Augen verfolgten das Manöver, bis die *Concord* zurückkehrte und Signal setzte.

„Negativ, Sir. Keine Feindschiffe.“

„Dann sind sie alle in der Manila-Bucht“, deutete Dewey die Meldung und rieb sich zufrieden die Hände. „Nun haben wir sie.“

„Signal an *Concord*: Subic-Bucht voraus. Vorstoßen und aufklären!“

Befehl von George Dewey

Mit Kurs 150 Grad dampfte die Flotte weiter längs der Bataan-Halbinsel, Fahrt acht Knoten. Für den ungeduldigen Commodore viel zu wenig, aber das Geschwader musste sich nun mal nach dem langsamsten Schiff richten. Und das war das Kanonenboot *Petrel* – es lief auch mit Rückenwind höchstens elf Knoten.

„Noch 80 Meilen, Sir“, nahm Captain Gridley den Faden wieder auf, um den wortkargen Dewey etwas aus der Reserve zu locken. „Ich denke, dass wir am Nachmittag vor der Manila-Bucht stehen.“

„Später, Gridley, viel später“, wehrte der Commodore ab. „Ich will die Dons überraschen und bei Nacht einlaufen. Damit rechnen sie nicht, weil sie die Bucht für uneinnehmbar halten. Und nachts erst recht.“

„Aber die Durchfahrt ist doch vermint, Sir.“

„Richtig, Gridley, das ist sie“, nickte Dewey. „Aber vor der Bucht ist tiefes Wasser, zu tief für eine Minensperre. Hat mir auch Konsul Williams bestätigt. Demnach stehen die Minen zu tief. Wir werden einfach über die Minen hinweglaufen, ohne dass es bumst, verstehen Sie?“

„Wie Sie meinen, Sir.“

So ganz überzeugt war der Captain nicht. Tiefes Wasser vor der Bucht, das wusste er auch. Aber wenn sich das Ankertau der Minen entsprechend hoch abspulen ließ, dann rumste es trotzdem. Der Commodore winkte ihn an die Seekarte und erläuterte das weitere Vorgehen: „Wenn wir auf Höhe Bagac sind, gehen wir mit der Fahrt allmählich runter, sodass wir gegen Mitternacht die Minensperren passieren. Und dann sind wir auch schon in der Bucht. Wird für die Dons eine schöne Überraschung werden.“

Weiter dampfte das graue Geschwader die Küstenlinie entlang, die üppige Vegetation immer in Sichtweite. Voraus lief das Flaggschiff *Olympia*, ein erst drei Jahre alter 5.960-Tonnen-Kreuzer (4 x 20,3 Zentimeter in zwei Doppeltürmen und 10 x 12,7 Zentimeter). Ihm folgte der Kreuzer *Baltimore* mit 4.480 Tonnen (4 x 20,3 Zentimeter einzeln in Schwalbennestern und 6 x 15,2 Zentimeter). Als drittes Schiff in der Linie lief das 880-Tonnen-Kanonenboot *Petrel* (4 x 15,2 Zentimeter). Danach folgte der Kreuzer *Raleigh*, 3.234 Tonnen (1 x 15,2 Zentimeter, 10 x 12,7 Zentimeter), in seinem Kielwasser lief das Kanonenboot *Concord*, 1.737 Tonnen (6 x 15,2 Zentimeter), und den Schluss bildete der 3.240-Tonnen-Kreuzer *Boston* (2 x 20,3 Zentimeter und 6 x 15,2 Zentimeter), mit nur 13 Knoten ein relativ langsames Schiff. Mit weitem Abstand folgten der gecharterte Kohlentransporter *Nashan*, das Proviantschiff *Zafiro* und der Zollkreuzer *McCulloch*.

Am frühen Abend dieses 30. April 1898 lag Bagac schon weit achteraus, bis zur Manila-Bucht waren es keine 40 Meilen mehr. Commodore Dewey sog zufrieden an seiner Zigarre, sein Zeitplan ging auf. Wenn Mariveles an der Südspitze der Bataan-Halbinsel querab lag, würden seine Schiffe auf Kurs 100 Grad gehen und weit ausholend zwischen Caballo und El Fraile in die Bucht hineindrehen. Dann würde es Nacht sein, alle Lichter gelöscht und nur ein auf allen Schiffen gesetztes, kleines Hecklicht würde dem nachfolgenden Schiff den Weg weisen. Und wenn sie erstmal in der Bucht waren, würde sie auch nichts mehr aufhalten. Dann, da war sich Dewey sicher, würden sich seine Kreuzer die spanische Flotte vornehmen und sie ein- für allemal von der See tilgen.

Entspannt beobachtete der Commodore die Philippinos in ihren schlanken Fischerbooten, die staunend die lange Reihe der Kriegsschiffe mit der amerikanischen Flagge an der Gaffel anstarrten und sie noch eine Weile neugierig begleiteten, bevor sie wieder abdrehten und mit geblähten Lateinersegeln ihre Dörfer ansteuerten. Er konnte sich gut vorstellen, wie sie ihren Familien gestenreich von den grauen Schiffen mit den großen Kanonen berichteten, die gekommen waren, sie vom Joch der verhassten Conquistadores zu befreien.

Die Sonne war bereits unter der Kimm verschwunden, als der Navigationsoffizier Mariveles querab meldete. Jetzt müsste das Geschwader auf Kurs 100 Grad gehen und Dewey konnte sehen, wie das Signal vom achteren Scheinwerferstand durch die Linie gegeben wurde. Er nickte befriedigt und warf den kalten Zigarrenstummel über Bord. Seine Befehle wurden exakt befolgt, alles verlief nach Plan. Roosevelt würde mit ihm zufrieden sein.

Er starrte voraus in die Nacht, starrte über das im Licht des südlichen Sternenhimmels bläulich schimmernde Wasser, aus dem sich klar abgegrenzt die dunkle Landmasse von Luzon heraushob. An Backbord lag wie ein riesiger Wal die Insel Corregidor im Wasser, daneben begrenzte das kleine Eiland Caballo die vier Meilen breite Einfahrt. Es war soweit.

„Backbord 20, neuer Kurs 25 Grad! Gefechtsbereitschaft herstellen lassen!“

Mit sechs Kreuzern und Kanonenbooten drehte das asiatische Geschwader der US Navy in die Manila-Bucht. Gespannte Erwartung bei den Männern an den Geschützen und bei den Offizieren auf der Brücke. Der Commodore konnte ihre Erregung fast schon körperlich spüren. Sie alle wussten, dass sie sich jetzt im Schussbereich der Strandbatterien von El Fraile befanden – und die ließen sich nicht lange bitten.

„Sie haben Feuer eröffnet, Sir.“

Dewey nickte, auch er hatte es an Land aufblitzen sehen. Mit dem Donner der Abschüsse heulten die Granaten heran, aber allesamt zu kurz. Weit neben den Kreuzern

hieben die Geschosse in die See und warfen hohe Wasserfontänen auf.

„Feuer erwidern, Sir?"

„Ja, bringen Sie sie zum Schweigen, Gridley!"

„Aye, Sir. Guns, Feuer eröffnen! Auf die Mündungsfeuer zielen!"

Mit metallischem Schleifen drehten die schweren Türme vorn und achtern nach Steuerbord, die 20,3er-Rohre hoben sich um einige Grad. Dewey suchte in den Taschen seiner weißen Uniformjacke hektisch nach den Wattepfropfen und konnte sie gerade noch rechtzeitig in die Ohren stopfen, als der vordere Turm auch schon feuerte. Der urweltliche, doppelte Donnerschlag erschütterte das Schiff bis in den letzten Spant. Mit der gleißenden Helligkeit der Abschüsse huschte eine heiße Druckwelle über Brücke und Decks, der sich ausbreitende, dichte Pulverqualm versperrte jede Sicht auf Land und Ziel. Es vergingen Sekunden, bis der fettige Qualm achteraus wehte und die Offiziere die Wirkung ihres Feuers beobachten konnten. An Land brannte es. Rauchwolken stiegen auf, rötlich angeleuchtet wie von einer inneren Glut. Die Salve hatte nach Höhe und Seite gut gelegen. Aber immer noch blitzte es an zwei, drei Punkten auf und schickte Granaten herüber.

„Sollen wir ihnen noch eine …"

Krachende Detonationen achteraus rissen dem Artillerieoffizier die Worte von den Lippen. Auch die folgende *Baltimore* hatte mit ihren 20,3-Zentimeter-Rohren in den Kampf eingegriffen und Dewey konnte in der Dunkelheit den Flug der glühenden Geschosse gut verfolgen; konnte sehen, wie sie an Land die Erde umpflügten und in die Strandbatterien hineinhieben.

„No, Guns – das dürfte reichen. Wir haben die eigentliche Schlacht noch vor uns und werden die Munition noch brauchen."

Die feindlichen Geschützstellungen waren ausgeschaltet und konnten den Amerikanern auf ihrem Weg nach Manila nicht mehr gefährlich werden. Absolute Stille umfing die Flotte auf ihrem Vormarsch. Nichts regte sich, obwohl die Kanonade doch meilenweit zu hören gewesen sein musste. Aber alles, was die Stille störte, war das Rauschen der Bugsee, das Stampfen der Maschinen und das Heulen der Lüfter.

„Regelrechte Grabesstille – nicht wahr, Gridley?"

„Grabesstille! Äußerst passend, Sir."

Dewey hob sein Glas und spähte hinüber zum Land, das immer weiter zurückwich, je tiefer sie in die gut 26 Seemeilen breite Bucht vordrangen. Aber auch dort rührte sich nichts, die große Insel schien wie ausgestorben. Die Ruhe vor dem Sturm, sagte er sich. Und dass der Sturm über die Spanier kommen würde, dafür würde er schon sorgen.

M

„Manila Steuerbord querab, Sir."

Dewey schreckte auf und erhob sich schnell aus seinem Stuhl. Trotz der unbequemen Sitzgelegenheit war er eingenickt, zeigte sich aber sofort wieder hellwach.

„Ruder Steuerbord zehn!"

In einem großen Bogen drehte das Geschwader auf die Hauptstadt zu, die sich im ersten Licht der Morgendämmerung schemenhaft zeigte. Es war früh, gerade mal 5 Uhr, und es lag noch Dunst auf dem Wasser. Aber auch hier von der spanischen Flotte keine Spur. Während die Ferngläser und Kieker suchend die Küste abtasteten, blitzte es bei Manila auf. Die Batterien der Stadt hatten das Feuer eröffnet. Und jetzt sah Dewey auch, dass sie schon zu nah an der Stadt waren.

„Steuerbord 20, auf 1-7-0 gehen! Umdrehungen für acht Knoten!"

Das Geschwader drehte, lief mit südlichem Kurs parallel zur Küstenlinie, während das ruhige Wasser von den Aufschlägen der Landbatterien aufgewühlt wurde. Wie auch bei El Fraile fielen die Granaten alle zu kurz; nicht eine Salve, die deckend lag.

„Miserable Schützen, die Dons", bemerkte verächtlich der Artillerieoffizier, der die Aufschläge aufmerksam beobachtete.

„Nicht so voreilig, Guns!" bremste der Commodore. „Noch sind wir nicht auf die Flotte gestoßen. Wenn die auch nicht besser schießt, soll's mir recht sein. Aber wenn doch …"

„Artilleriefeuer voraus, Sir!"

Dewey konnte es auch ohne Glas sehen. Eine lange Reihe von Mündungsfeuern quer über seinen Kurs. Dabei gewaltige Feuerschlünde, als wenn riesige Ofentüren aufgerissen würden. Dumpf grollend rollte den Amerikanern der Geschützdonner entgegen, vor ihnen wuchsen turmhohe Aufschläge aus der See. Aber alle weit voraus.

„Schwere Schiffsartillerie – die spanische Flotte, Sir. Müsste in der Canacao-Bucht liegen."

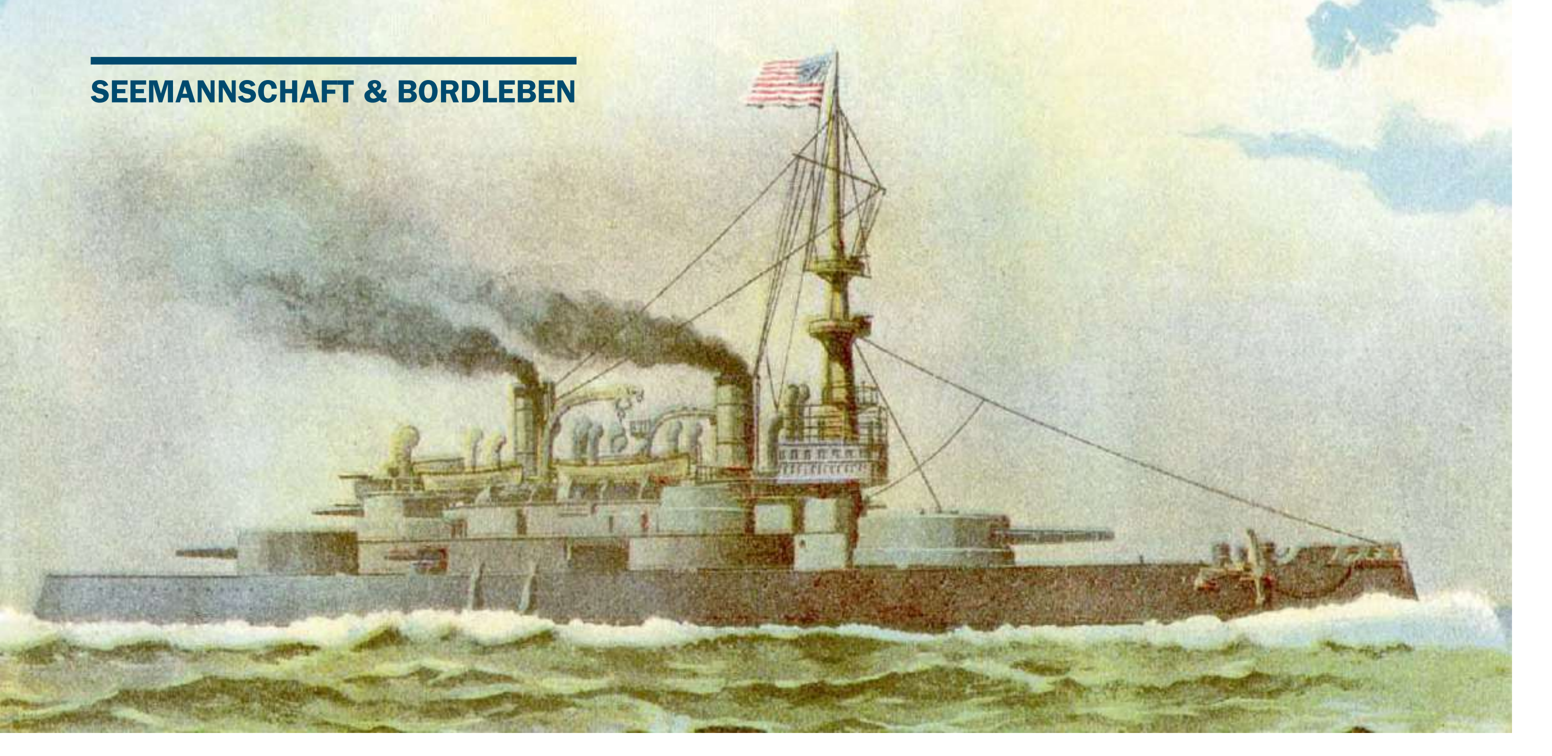
„Ja, Gridley, jetzt haben wir sie. Da sitzt Montojo sauber in der Falle, und da kommt er auch nicht mehr heraus."

„Aber warum macht er das?", grübelte der Captain. „Wa-



AUF DER BRÜCKE: **Commodore George Dewey (1837–1917) gelang es, innerhalb von sechs Stunden die gesamte spanische Flotte sowie die Geschützbatterien von Manila auszuschalten**

Foto: picture-alliance/newscom/Picture History



SICHERUNG: Das amerikanische Schlachtschiff *USS Oregon* bezog nach der Schlacht vor Manila eine Blockadeposition und patrouillierte in der Manila-Bucht und im Golf von Lingayen
Foto: picture-alliance/ Heritage Images

rum verbaut er sich selbst jede Fluchtmöglichkeit?"

„Das spanische Ehrgefühl, Gridley", war sich der Commodore sicher. „Ihre Ehre gebietet es, kämpfend unterzugehen."

Da hatte Dewey zwar nicht ganz unrecht, aber auf das Naheliegendste, dass nämlich Montojo seine Entscheidung mit Rücksicht auf die Zivilbevölkerung Manilas getroffen hatte, kam er nicht.

„Guns – Frage Entfernung?"

„Letzte Messung sechstausend Yards, Sir."

Das war für Dewey noch zu weit. Er wollte möglichst nah an den Gegner heran, um die Trefferquote zu erhöhen. Munitionsvergeudung konnte er sich nicht leisten. Das lag weniger an der Reichweite der Geschütze als an den damaligen Zielverfahren. Optische Entfernungsmesser waren erst im Kommen, zur Entfernungsmessung musste noch der Sextant herhalten und Vorrichtungen zur Ermittlung des Entfernungs- und des Seitenunterschieds gab es noch nicht. Das war neben der vernachlässigten Ausbildung mit ein Grund, weshalb die Spanier keine Treffer erzielten und Dewey an der Spitze seiner Schiffe seelenruhig in das spanische Feuer marschieren konnte.

Als um 5:40 Uhr die Messung 4.500 Yards ergab, befahl er einen Schwenk nach Steuerbord auf 280 Grad und eröffnete das Gefecht mit den Worten: „Sie dürfen jetzt feuern, wenn Sie bereit sind, Gridley!"

„Aye, Sir. Guns: Feuererlaubnis für die Schwere! Ziel: Das Flaggschiff, zweites Schiff von links!"

Gebrüllte Befehle, Zielanweisungen, durch Sprachrohre oder Megaphone an die Batterien weitergegeben. Die schweren Türme schwenkten herum, ihre Rohre erhoben sich und mit dem Feuerbefehl donnerte die Eröffnungssalve hinaus. Grelle Feuerbälle und wabernde Wolken gelbbraunen Pulverqualms schossen aus den Rohren, die im Schuss zurückzuckten und durch die Kraft der Federvorholer wieder in Feuerstellung liefen. Der Aufschlagbeobachter im Vormars meldete die Lage der Salve.

„Zu kurz. Vierhundert vor!"

Aufsatzverbesserungen. Die neue Chargierung glitt in die geöffneten Verschlüsse. Geschützdonner auch achteraus. Dem Flaggschiff folgend, hatten die immer noch in Kiellinie laufenden amerikanischen Schiffe die Schwenkung mitgemacht und dampften feuernd die nun an Backbord liegende spanische Linie entlang. Unaufhörlich blitzte es von den Decks, den Schwalbennestern und den Kasematten der Kreuzer und Kanonenboote, dichte Pulverwolken behinderten bald die Sicht von Artillerieoffizieren und Geschützführern.

„Lassen Sie nach Steuerbord auf 90 Grad gehen, Gridley!"

„Aye, Sir. Feuer einstellen!"

Das Geschwader hatte die spanische Linie passiert und Dewey ließ jetzt drehen, um auch die Steuerbordbatterien zum Tragen zu bringen und damit das Feuer aufrechtzuerhalten. Seine Aufgabe war es, die spanische Flotte zu vernichten. Dies gedachte er rigoros durchzuführen und Montojo keine Pause zu gönnen. Ungeduldig blickte er auf seine Taschenuhr, während die *Olympia* einen Halbkreis fuhr. Er konnte erst wieder feuern, wenn auch sein letztes Schiff aus der Schusslinie war.

„0-9-0 liegt an, Sir."

„Danke. Artillerie Ziel auffassen!"

Neue Schussdaten. Durch die Drehung hatte sich die Entfernung erheblich vergrößert, die neuen Aufsatzwerte entnahm der Artillerieoffizier seinen Tabellen. Nachdem als letztes Schiff auch die Boston andrehte, ließ der Commodore weiterfeuern. Wieder krachten die Breitseiten, rollte der Donner der Salven durch die Bucht und nebelte der Pulverqualm aus großkalibrigen Geschützen das Gefechtsfeld ein. Kurz vor Erreichen der 6-Faden-Linie, die das beginnende Flachwasser vor der Küste kennzeichnete, ließ Dewey wieder auf Gegenkurs gehen, lief diesmal aber näher an die spanische Linie heran. So nahe, wie es das Flaggschiff mit seinen 7,30 Meter Tiefgang eben noch zuließ. So konnte er auch die Mittelartillerie ins Gefecht bringen.

„Feuererlaubnis für die Schwere und für Mittelartillerie. Denkt an die *Maine* und gebt es ihnen, Jungs!"

Die Männer an den Geschützen schufteten ebenso wie die Stoker in den Kesselräumen. Es war noch früh, aber schon sehr heiß, und Hitze und Qualm lasteten schwer auf den Besatzungen. Ein Seemann drückte es so aus: „Wir brauchen keine Angst zu haben. In der Hölle ist es auch

nicht heißer!“ Deweys Schiffe liefen auf 2.000 Yards präzise die spanische Linie entlang, während die Breitseiten donnerten und Tonnen von Stahl und Sprengstoff auf die Spanier niedergingen, die sich ebenso verbissen wie wirkungslos wehrten. Sie schossen ganz einfach schlecht.

Die allzu vernachlässigte Gefechtsausbildung aufgrund der geringen Munitionsbestände machte sich jetzt bemerkbar. Ihr Feuer lag entweder zu kurz oder zu weit und ihre bewegungslos vor Anker liegenden Schiffe wurden von den Salven der Amerikaner regelrecht eingegabelt, wobei auch hier längst nicht jeder Schuss ein Treffer war. Aber die Granaten, die ihr Ziel erreichten, machten dem spanischen Admiral seine fatale Lage deutlich. Er konnte hier nicht liegenbleiben.

„Wir müssen hier ’raus, sonst schießen die uns in Stücke!“, brüllte er im Donner der Kanonen. „Capitan, lassen Sie Signal setzen: Anker auf, volle Kraft! Ran an den Feind!“

Die Schraube am Heck peitschte das Wasser, kaum dass der Anker aus dem Grund war. Langsam nahm Montojos Flaggschiff Fahrt auf. Don Patricio wollte für seine Artillerie näher heran an die Amerikaner; wollte, wenn möglich, sogar rammen. Aus beiden Buggeschützen feuernd, stürmte die *Reina Cristina* auf die feindliche Linie zu, griff sie an.

Sie kam nicht weit.

Montojo spürte die Erschütterung unter seinen Füßen, als die Granate ins Schiff krachte und detonierte. Ins Batteriedeck war sie eingeschlagen, der austretende Rauch deutete auf ein Feuer hin. Noch bevor er reagieren konnte, heulte es schon wieder heran. Die Brückenfenster barsten, kreischend fetzte das Geschoss durch den Stand und zerschmetterte die Steuersäule. Montojo fand sich auf dem Deck liegend wieder und starrte verwundert auf den sich schnell ausbreitenden Blutfleck auf seiner weißen Uniformhose; ein Splitter hatte seine rechte Wade aufgerissen. Der Kommandant reagierte sofort: „Sanitäter auf Brücke! Achteren Ruderstand besetzen!“

Steuerlos rauschte das Flaggschiff dahin, lief aus dem Ruder, noch bevor der achtere Stand eingekuppelt werden konnte. Ein gewaltiger Hieb gegen das Heck warf die *Reina Cristina* herum, ein weiterer Treffer explodierte im Schiffslazarett und löschte dort alles Leben aus. Stöhnend richtete sich Montojo auf, hielt sich schwankend am Maschinentelegrafen fest, als ein weiteres schweres Kaliber ins Schiff schlug. Kammern, Räume und Schotten erzitterten, als sich der furchtbare Hieb des Einschlags durch den Rumpf fortpflanzte. Beißender Rauch drang durch die Decks und nebelte die Brücke ein.

„Schwerer Treffer neben der vorderen Munitionskammer!“, schnaufte der nach Luft ringende Melder mit rußverschmiertem Gesicht. „Überall Feuer, und die Löschschläuche zerschossen!“

„Munitionskammer fluten!“, keuchte Montojo, der sein Flaggschiff verloren sah. „Kurs auf die Küste nehmen und dann Schiff versenken!“

Im Ablaufen sah er noch, wie sich die *Castilla* mit durchschossenen Ankertrossen im Strom drehte und ihre ungeschützte Steuerbordseite dem Feind zuwandte. Damit war auch ihr Schicksal besiegelt, denn bei dem maroden Rumpf des antriebslosen Schiffes genügte ein schwerer Treffer, um es auf den Grund der Bucht zu schicken.

„Sehen Sie, Exzellenz – sie drehen ab! Die verdammten Gringos drehen ab!“ Ungläubig starrte der Admiral nach voraus. Er konnte es kaum fassen. So kurz vor dem Ziel drehten die Amerikaner ab, verschenkten einen sicheren Sieg. Was zum Teufel sollte den feindlichen Flottenchef dazu veranlasst haben?

Commodore Dewey ließ tatsächlich abdrehen, lenkte seine Schiffe mit Kurs 330 Grad nach Norden, nachdem ihm Captain Gridley gemeldet hatte, dass der Munitionsbestand der Mittelartillerie nur noch magere 15 Prozent betrug. Dewey musste annehmen, dass es den übrigen Schiffen seines Geschwaders ebenso erging, und brach daher um 7:45 Uhr das Gefecht ab. Die folgende Kommandantensitzung an Bord des Flaggschiffes brachte die beruhigende Erkenntnis, dass trotz des wütenden Abwehrfeuers der Spanier keines seiner Schiffe ernsthafte Trefferschäden erhalten hatte. Lediglich auf der *Boston* hatten Treffer Brände verursacht, die aber schnell gelöscht werden konnten. Und jetzt erfuhr Dewey auch, dass die Meldung über die knappe Munition auf einen Übertragungsfehler beruhte. Der Bestand war nicht auf 15 Prozent geschrumpft, sondern es waren erst 15 Prozent verschossen worden. Der erleichterte Dewey schloss die Sitzung mit den Worten: „Gentlemen, geben wir ihnen den Rest! Wir greifen wieder an!“

Aber vorher ließ er noch eine Pause einlegen, damit die erschöpften Männer frühstücken konnten, und setzte dann um 10:40 Uhr das Angriffssignal. Nach einer zweistündigen Kanonade gab der spanische Admiral auf. Seine Flotte existierte nicht mehr, war entweder zerschossen, gesprengt oder von ihren Besatzungen versenkt; die Personalverluste betrugen 58 Tote und 381 Verwundete. Auf amerikanischer Seite hatte es sieben Verwundete und einen Toten gegeben, einen Ingenieur auf der *McCulloch*, der einen Herzanfall erlitten hatte. Die US-Flotte ankerte vor Manila, um die Stadt von jeder Nachschubzufuhr über See abzuschneiden, während aufständische Philippinos Manila von der Landseite her belagerten. Als am 7. Mai die Meldung von Deweys Sieg die Vereinigten Staaten erreichte, wurden unverzüglich 11.000 Mann Heerestruppen eingeschifft, um die Philippinen zu besetzen. Die Philippinos, die auf ihre Unabhängigkeit gehofft hatten, wurden bitter enttäuscht. Mit der Annexion ihrer Heimat durch die Vereinigten Staaten wechselten lediglich die Kolonialherren. ⚓

„Sie dürfen jetzt feuern, wenn Sie bereit sind, Gridley!“ – „Aye, Sir, Guns: Feuererlaubnis!“

Legendäre Aufforderung Deweys an seinen Artillerieoffizier

In der nächsten Ausgabe: In seinem letzten Gefecht musste sich das deutsche Torpedoboot T 27 im Küstenvorfeld der Bretagne Ende April 1944 einem überlegenen Gegner geschlagen geben.



Männer-Kino: Wolfgang Petersens *Der Sturm*

Monstersturm an Halloween

Der Untergang des kleinen Trawlers *Andrea Gail* im Herbst 1991 hat keine Schlagzeilen in der Weltpresse hervorgebracht. Doch er lieferte Hollywood den Stoff für einen Film über die raue Welt der Neuengland-Schwertfischer

Von Stefan Bartmann

HÖHEPUNKT UND FINALE: Das Ende der *Andrea Gail* musste der Computer erschaffen. Niemand weiß, was in dieser Nacht wirklich geschah









HEMDSÄRMELIG: George Clooney ist als „Captain Tyne“ sehr präsent und ideal besetzt

Es ist spät in der Saison, eigentlich zu spät, als Captain Billy Tyne und seine fünfköpfige Crew von Gloucester, Massachusetts, wieder hinaus zu den Fischgründen der Grand Banks vor Kanada fahren. Ihrer Heimkehr nach erfolgreichem Fang steht ein mörderischer Sturm im Weg, wie es noch keinen gegeben hat.

In jenem Herbst 1991 kollidierten drei Systeme vor Neuengland und erschufen ein Monster: die Reste eines tropischen Wirbelsturms, ein Hurrikan und eine Kaltfront polaren Ursprungs. Das verheerende Wetterphänomen, das vom 28. Oktober bis 2. November wütete, kostete dreizehn Menschen das Leben. Allein sechs davon gehörten zur Besatzung des Schwertfischers. Die *Andrea Gail* hat es also nicht geschafft, kein Augenzeuge hat ihren Untergang überlebt, und auf der langen Gedächtnistafel im Rathaus von Gloucester stehen wieder ein paar Namen mehr zur Erinnerung an all die ertrunkenen Seefahrer aus dem Ort.

Stoff für Hollywood

Sechs Jahre später erscheint in den USA ein packend erzähltes Sachbuch. *The Perfect Storm* von Sebastian Junger mausert sich zum Überraschungserfolg, auch in Deutschland. Junger wollte ursprünglich ein Buch über gefährliche Berufe schreiben. Nach dem Sturm fragte er sich, was der Verlust einer Trawler-Crew bedeutet: für die Angehörigen, die Freunde, die ganze Gemeinde.

Junger recherchierte gründlich, befragte Meteorologen, hörte in Gloucester den Geschichten zu … Zwei Jahre lebte er dort und sammelte Material, um sein Buch zu schreiben. Es verschaffte der Besatzung der *Andrea Gail* (und nicht nur ihr) so etwas wie literarischen Nachruhm. *The Perfect Storm* gilt in den USA als *creative non-fiction*, weil die Geschichte hinreichend tief in den dramatischen Ereignissen jener ganz realen Sturmtage verhaftet ist. Mithin also glänzender Lese- und Spannungsstoff, nach dem sich das storysüchtige Hollywood die Finger leckt. So auch in diesem Fall.

Action in Gloucester

Seit Mitte der 1980er-Jahre lebt und arbeitet der deutsche Regisseur Wolfgang Petersen in den USA. Seine Hingabe für maritime Schauplätze ist bekannt, ebenso sein Blick für die menschliche Dimension größerer Zusammenhänge. Petersen ist von dem Buch genug beeindruckt, um es in Film zu übersetzen. Mit George Clooney und Mark Wahlberg (als „Billy Tyne“ und „Bobby Shatford“; es sind die realen Namen der Beteiligten) hat er zwei attraktive Gesichter an Bord. Ein stattliches Budget von geschätzten 140 Millionen Dollar müsste die glaubwürdige Umsetzung der Story möglich machen.

Der Regisseur trifft eine für ihn typische Entscheidung: er dreht den landgestützten Teil des Films am Originalschauplatz. Im Juli 1999 fällt sein Team samt Starensemble in Gloucester ein und mischt den beschaulichen Ort tüchtig auf. Petersen bekommt es mit zurückhaltenden Leuten zu tun, die vom Filmgeschäft keine Ahnung haben, aber das Fischereigewerbe zeitlebens kennen – und auch die sechs Verschollenen der *Andrea Gail*. Petersen spürt Misstrauen und Erwartungshaltung; er setzt Einheimische als Berater und Statisten ein.

Der *Sturm*-Dreh ist hauptsächlich ein handwerkliches Problem, denn die geradlinige Geschichte ist einfach und schnell erzählt. Der Zuschauer erfährt schon in den ersten Filmminuten, dass die Hochseefischerei vor

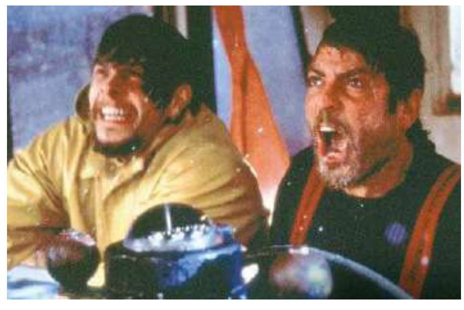
Fotos: Rue des Archives/RDA/SZ-Photo, picture-alliance/United Archives, Warner Bros. (4)



HARTE SACHE: Der Dreh im Wassertank geriet zur körperlichen Herausforderung



DER *BOOT*-MACHER: Wolfgang Petersen setzte auch beim *Sturm* auf Authentizität



DRAMATIK: „Bobby Shatford" (Mark Wahlberg) und sein Captain in Lebensgefahr

Neuengland und Kanada nicht irgendein Job ist; seit Jahrhunderten riskieren Männer ihr Leben, damit etwas auf den Tisch kommt. In dieser Ahnenreihe steht auch Billy Tyne.

Nach einem mageren Fang und beschämender Rückkehr in den Heimathafen sieht sich das Raubein gezwungen, sofort wieder hinaus zu den Grand Banks zu fahren. Ihm sitzt zudem der rüpelige Besitzer der *Andrea Gail* im Nacken, der Gewinn sehen will. Es gelingt Billy, seine kleine bunte Mannschaft noch einmal zusammenzutrommeln.

Schwertfischer-Stolz

Langleinenfischerei ist eine Knochenarbeit; an diesen Stellen gerät der Film zur fälligen Nachhilfestunde. Erst als Billy noch weiter hinausfährt und das weiter östlichere „Flemish Cap" ansteuert, ist das verdiente Glück auf seiner Seite. Die Laderäume füllen sich, bis die defekte Eismaschine, die den Fang vor dem Verderben bewahrt, schlappmacht und die vorzeitige Rückkehr erzwingt …

Jungers Sachbuch besteht hauptsächlich aus Sekundärquellen, Querverweisen, Hintergründen, Bruchstücken. Der Leser ist zur Mitarbeit angehalten, um ein Ganzes daraus zu machen. Das schafft jene Distanz, die sich das Kino im Regelfall nicht traut. Petersen und sein Script-Autor „spinnen ihr eigenes Garn". Ihr Film nimmt sich viel Zeit, den Todgeweihten ein soziales Netzwerk aus Freunden und Familie zu zimmern. Wir sehen ein Ostküsten-Amerika, wie es sich selbst gerne sieht: fleißig und bescheiden, familiär und kumpelig, heimatverbunden und geradeheraus. Und *Titanic*-Komponist James Horner liefert die Klangwolke dazu …

Wer das Buch kennt, dem wird der tiefe Stolz dieses Menschenschlages auf seinen Beruf nicht verborgen geblieben sein. Er ist präsent wie Hintergrundrauschen, das in solchen Sätzen gipfelt: „… und du weißt, du bis ein Schwertfischkapitän! Gibt's was Besseres auf der Welt?", schwurbelt Captain Tyne ohne jedes ironische Augenzwinkern im vertraulichen Gespräch mit der Kapitänin des baugleichen Schwesterschiffs *Hannah Boden*. Aber das tut er nur im Film.

Mit vielen guten Absichten belastet, gerät Petersens *Sturm* bereits an Land in seichtes Fahrwasser. Als Zuschauer ist man froh, als die *Andrea Gail* endlich das heimelige Gloucester und das Gemenschel im „Crow's Nest" – der Hafenkneipe, wo alle Fäden zusammenlaufen – endlich hinter sich lässt und zu ihrer letzten Fahrt aufbricht.

In den Studios von Warner Bros. im kalifornischen Burbank sollen die Schauspieler an den Rand ihrer physischen Fähigkeiten gekommen sein, heißt es. In einem eigens für diese Produktion gebauten Wassertank steht die Attrappe der *Andrea Gail* auf einer massiven Schaukel vor dem BlueScreen-Hintergrund, auf dem sich der Atlantik digital erweitert. Petersen schubst sein Publikum zwischen Hoffen und Bangen hin und her, während der winzige Trawler von computeranimierten Wellenbergen und dem Schwall aus Wasserkanonen in die Zange genommen wird. Nicht wenige Szenen kommen vollständig aus dem Rechner.

Finale Leerstelle

Niemand weiß, was nach dem 28. November 1991 auf der *Andrea Gail* los war. Dieses Datum markiert den letzten Funkkontakt. Indizien deuten darauf hin, dass das Schiff in der Nacht zum 29. November gesunken ist, zwei Wochen nach dem Auslaufen aus Gloucester. Doch wie verhalten sich Männer auf einem sinkenden Schiff? Der Untergang des Trawlers und das Ende seiner Besatzung werden im Buch geschickt umschrieben. So bleibt in Jungers Buch diese finale Leerstelle unausgefüllt wie ein blinder Fleck.

Das Kino erlaubt sich selten diesen Luxus. So geht Petersen einen Schritt weiter und lässt mit der Kamera draufhalten bis zum bitteren Ende. Befremdlich lässig nehmen Tyne und Shatford nach heroischem Überlebenskampf ihren nassen Tod hin – zumindest im Film. Shatfords Fazit: Bis hierher war's doch toll! Das Buch blendet rechtzeitig ab. Junger



EHRENSACHE: Beherzte Darsteller setzten der *Andrea-Gail*-Crew ein Denkmal

Fotos: picture-alliance/United Archives, picture-alliance/dpa, picture-alliance/Everett Collection (2), Warner Bros. (3)





schildert medizinisch-psychologisch, was ein ertrinkender Mensch in seinen letzten Minuten mitmacht; ein scheußlicher Vorgang.

Bei den Previews, die dem offiziellen Filmstart vorangehen, muss Wolfgang Petersen feststellen, dass 99 Prozent seiner Test-Zuschauer das Erfolgsbuch gar nicht kennen und vom Anti-Happy-End völlig überrumpelt sind. Doch die Kritik und das Publikum nehmen dieses „packend-melancholische Männerdrama“ (*Der Spiegel*) zumeist freundlich auf, das sich vom Einerlei des Kinosommers 2000 angenehm abhebt.

Wer heute die Kommentare von Zuschauern und DVD-Freunden liest, staunt über die Bandbreite der Meinungen – bis hin zu echter Wut über diesen *„perfect flop“* und *„storm in a teacup“*. Die vorhersehbare Handlung, die bleierne Gemächlichkeit, das hölzerne Schauspiel, historische Unstimmigkeiten, Petersens uninspirierte Regie … Es gibt also Einiges zu lästern über den Kino-*Sturm*. Was bleibt, ist der Hinweis auf die sperrige, stimmige Buchvorlage.

Am 2. November schwappen die Reste des *Halloween Nor'easter of 1991* (wie man das Sturmsystem später nennen wird) westlich von Halifax, Kanada, an Land und verplätschern rasch. Ein paar Überbleibsel der *Andrea Gail* werden Wochen später an Land gespült: ein paar Dieselfässer, die Seenotrettungsbake, ein leeres Rettungsfloß. ⚓

KURZKRITIK

Handfestes Männer-Kino mit Stärken und Schwächen. Journalist Junger arrangierte seine Reportage-Story aus informativem Strandgut, Regisseur Petersen schöpfte aus dem Vollen der Trickkiste. Traditionelles Effektkino ohne Furcht vor großen Gefühlen. Auf hoher See ebenso beeindruckend wie ermüdend. An Land geradezu schwerfällig, oft nahe am Kitsch. Petersen holte das Buch herab auf Meereshöhe. Darin ist der Sturm der Star, im Film ist es George Clooney.

ENTSCHEIDUNG 1914? Kaiser Wilhelm II., hier vor Kriegsausbruch auf Helgoland, hoffte, die britische Grand Fleet in der Deutschen Bucht stellen zu können Foto: SZ-Photo

28. August 1914: Sieg der Royal Navy

Katastrophe vor Helgoland

Die Kaiserliche Marine startete mit einer herben Niederlage in den Ersten Weltkrieg: Drei Kleine Kreuzer und ein Torpedoboot gingen verloren, weitere Schiffe wurden zum Teil schwer beschädigt. Und Kaiser Wilhelm II. zog Konsequenzen

Von Fregattenkapitän Dr. Christian Jentzsch

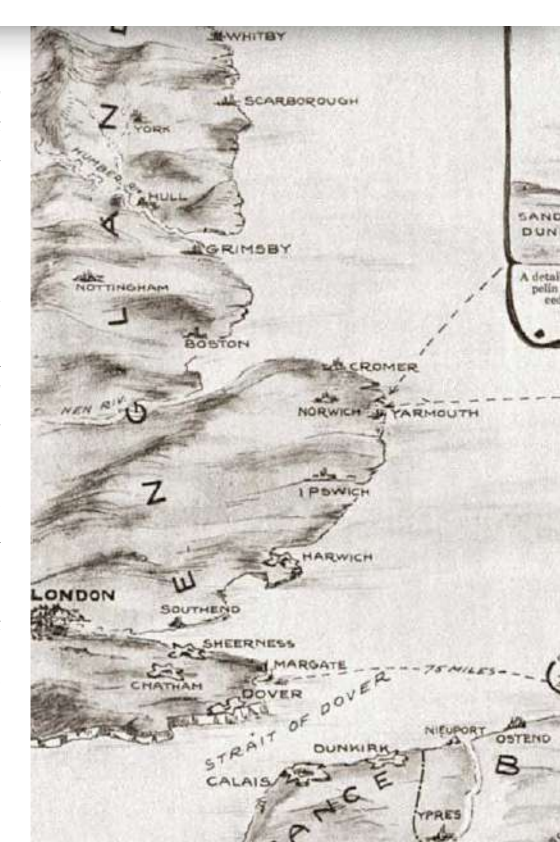
Auf beiden Seiten begann der Seekrieg in der Nordsee verhalten mit Minenlegeoperationen und Vorstößen leichter Streitkräfte. Bereits am 5. August erlitt die Kaiserliche Marine den ersten Schiffsverlust, als 16 britische Zerstörer unter Führung des Leichten Kreuzers *Amphion* das zum Hilfsminenleger umgerüstete Seebäderschiff *Königin Luise* in der Themsemündung angriffen und versenkten.

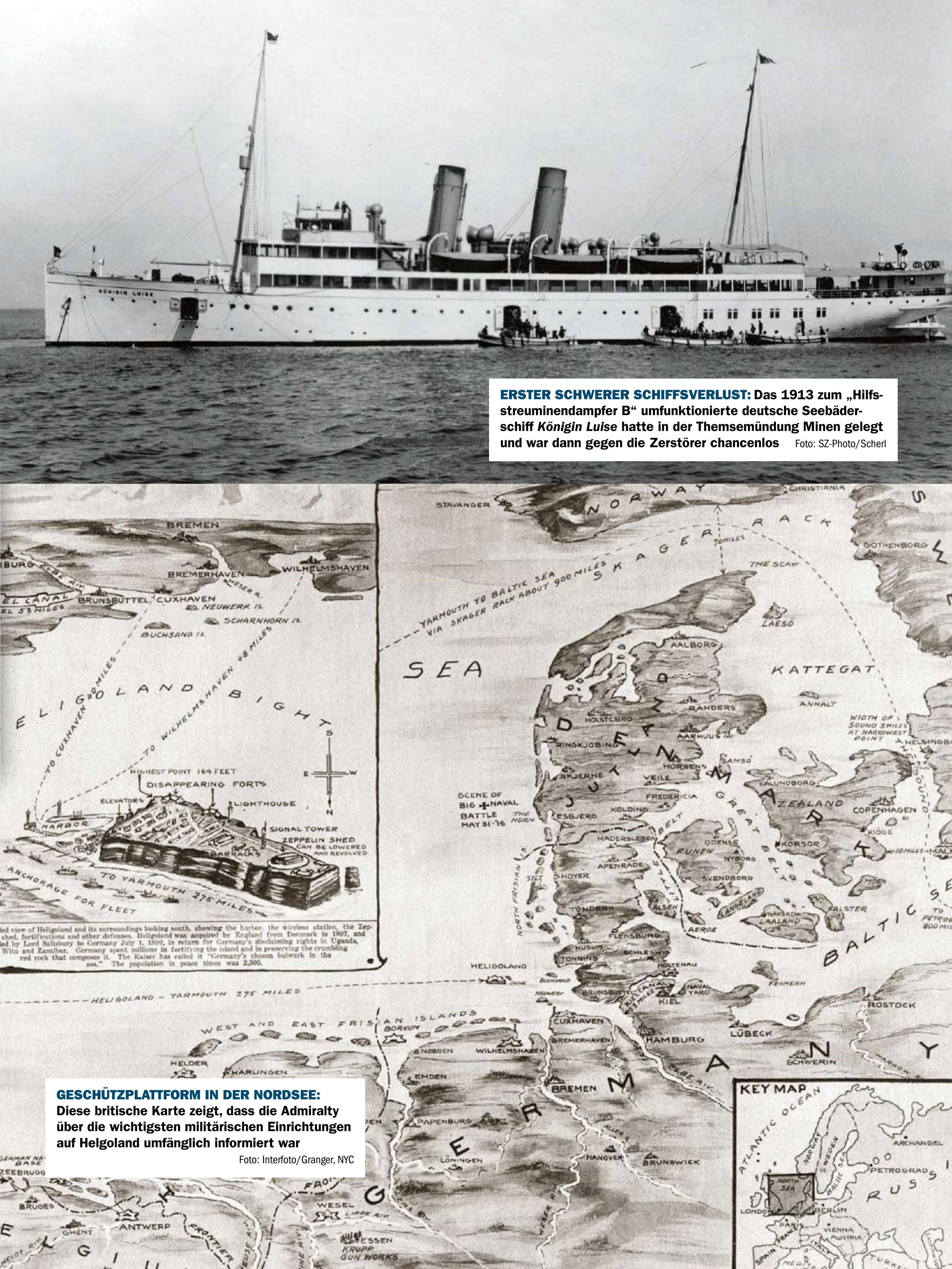
In den folgenden Wochen unternahmen deutsche U-Boote, Torpedoboote und Kleine Kreuzer mehrere Vorstöße gegen die britische Ostküste, wobei es zu ersten, aber letztlich ergebnislosen Gefechten mit der Royal Navy kam.

Währenddessen gelang es britischen U-Booten, die Routine der auf der Insel Helgoland stationierten deutschen leichten Aufklärungsstreitkräfte auszukundschaften. Sie stellten fest, dass jeden Morgen deutsche Torpedoboote von Helgoland aus mit hoher Geschwindigkeit in der Deutschen Bucht operierten und nachts von anderen Booten ersetzt wurden – abgesichert durch Kleine Kreuzer. Wegen der Schnelligkeit der Boote war es für die britischen U-Boote unmöglich, diese Torpedoboote anzugreifen.

Commodore Reginald Tyrwhitt, Befehlshaber der Harwich Force, und Commodore Roger Keyes, Kommandeur der britischen 8. U-Boot-Flottille, unterbreiteten daher der britischen Admiralität einen Plan für einen Hinterhalt im Seegebiet um Helgoland. U-Boote sollten die deutschen Torpedoboote in den frühen Morgenstunden auf die Nordsee hinauslocken, wo sie von den Leichten Kreuzern und Zerstörern der Harwich Force erwartet würden.

Weitere U-Boote und auch sechs Light Cruiser von Commodore William Edmund Goodenough hatten Befehl, jenen Kriegs-





ERSTER SCHWERER SCHIFFSVERLUST: **Das 1913 zum „Hilfsstreuminendampfer B" umfunktionierte deutsche Seebäderschiff *Königin Luise* hatte in der Themsemündung Minen gelegt und war dann gegen die Zerstörer chancenlos** Foto: SZ-Photo/Scherl

GESCHÜTZPLATTFORM IN DER NORDSEE:
Diese britische Karte zeigt, dass die Admiralty über die wichtigsten militärischen Einrichtungen auf Helgoland umfänglich informiert war
Foto: Interfoto/Granger, NYC

schiffen aufzulauern, die den deutschen Torpedobooten zu Hilfe eilen würden. Gegebenenfalls konnten in einiger Entfernung stehende Schlachtkreuzer der Grand Fleet für kampfkräftige Unterstützung sorgen.

Zur Fernsicherung waren weitere Teile der Grand Fleet vorgesehen. Als Termin für den Angriff legte man den Morgen des 28. August fest. Dieses Konzept trugen Keyes und Tyrwhitt am 24. August in der Admiralty vor. Sie genehmigte aber statt der Grand Fleet nur die fünf älteren Panzerkreuzer der Cruiser Force C und die Force K (Schlachtkreuzer *Invincible* und *New Zealand*). Für einen planmäßigen Angriff am 28. August sollten Keyes Schiffe bereits am 26. August auslaufen und die übrigen am Folgetag.

Verstärkungen

Der Befehlshaber der Grand Fleet, Admiral John Jellicoe, erfuhr von dem Plan erst am Auslauftag von Keyes Einheiten. Jellicoe hielt diesen Kräfteansatz so nah vor der „Haustür“ der Hochseeflotte für zu gering und entsandte zusätzlich das 1. Battlecruiser Squadron mit drei Schlachtkreuzern unter Admiral David Beatty und Goodenoughs 1. Light Cruiser Squadron, gefolgt von Teilen der Grand Fleet.

Obwohl die Admiralty frühzeitig darüber informiert war, gab sie diese Nachrichten erst am frühen Nachmittag des 27. an Keyes und Tyrwhitt weiter. Nicht alle Boote waren in der Lage, diese Informationen zu empfan-

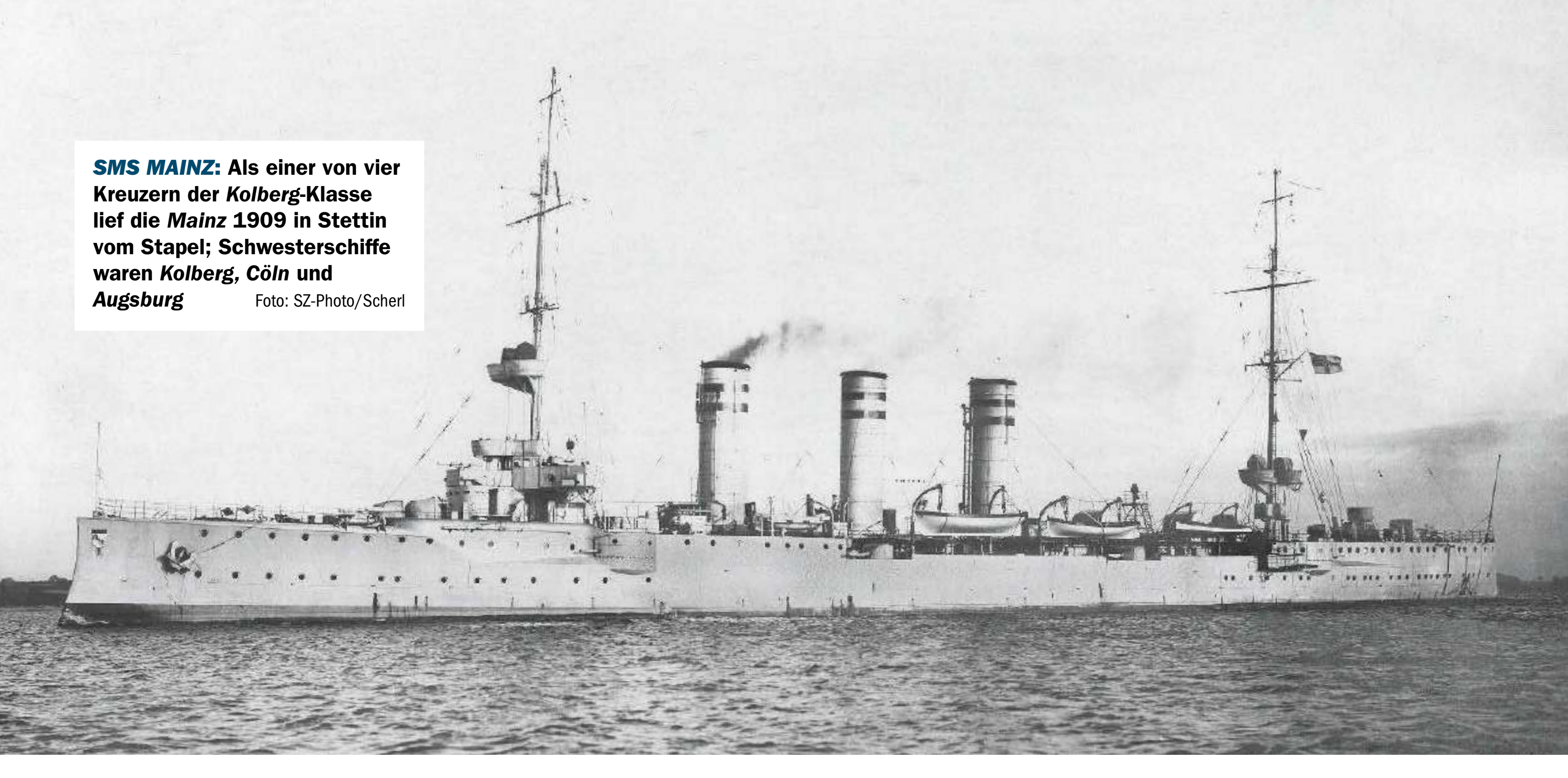
ROYAL NAVY Leichte Kreuzer und Zerstörer



TYPSCHIFF DER LEICHTEN KREUZER: ***HMS Arethusa*** **nahm am Gefecht vor Helgoland teil, in dem der 1913 vom Stapel gelaufene Cruiser und drei Destroyer schwer beschädigt wurden**
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

Am Seegefecht vor Helgoland war eine große Anzahl unterschiedlicher Typen von Kriegsschiffen beteiligt. Diese reichten von Torpedobooten bis hin zu Schlachtkreuzern aus beiden Marinen. Aufgabe der Torpedoboote war der Angriff auf große gepanzerte Einheiten des Gegners. Hauptwaffe hierfür war der Torpedo. Als Folge dieser Bedrohung ist der Torpedobootszerstörer anzusehen, den die Royal Navy als Torpedoboatdestroyer entwickelt hatte. Der sperrige Name wurde bald darauf in Destroyer (Zerstörer) abgeändert. Dabei handelte es sich um etwas größere Fahrzeuge, die in erster Linie mit Schnellfeuergeschützen ausgestattet waren, um Torpedoboote bekämpfen zu können.
Kleine Kreuzer oder Light Cruiser hatten die Funktion von Aufklärungsschiffen in der Flotte oder dienten dem Handelskrieg. Die Hauptbewaffnung bestand aus mittleren Schnellfeuergeschützen und Torpedos gegen feindliche Boote und Kreuzer. Größer waren die Panzerkreuzer oder Armored Cruiser mit entsprechend dickeren Panzerstärken und schwerer Artillerie. Ihre Aufgabe lag ebenfalls in der Aufklärung und dem Schutz der Handelsrouten, wobei sie aber eine größere Durchsetzungsfähigkeit im Gefecht hatten als die Kleinen Kreuzer. Ersetzt wurde diese Klasse durch die noch größeren, schwerer bewaffneten und gepanzerten Schlachtkreuzer. Neben der Funktion im Handelskrieg waren diese Schiffe so kampfkräftig, dass sie auch in der Schlachtlinie der Schlachtschiffe mitkämpfen konnten. Dennoch blieben sie gegenüber den Schlachtschiffen ein unbefriedigender Kompromiss aus schwächerer Panzerung und hoher Geschwindigkeit.

FÜNFTES SCHIFF DER *GAZELLE*-KLASSE: ***SMS Ariadne*****, 1901 in Dienst gestellt, war mit 10 x 10,5-Zentimeter-Geschützen und zwei Torpedorohren ausgerüstet**
Foto: Interfoto/Historisches Auge Ralf Feltz



SMS MAINZ*: Als einer von vier Kreuzern der *Kolberg*-Klasse lief die *Mainz* 1909 in Stettin vom Stapel; Schwesterschiffe waren *Kolberg*, *Cöln* und *Augsburg Foto: SZ-Photo/Scherl

gen, weshalb zum Beispiel die Unterseeboote davon ausgehen mussten, dass sie nur mit deutschen Schiffen ab der Größe eines Kleinen Kreuzers rechnen mussten.

Angesichts der Zerstörungskraft moderner Torpedos war das ziemlich fahrlässig, denn die britischen U-Boote konnten die eigenen Schiffe mit den deutschen verwechseln. Keyes und Tyrwhitt hatten diese Nachricht nie erhalten. Am Freitagmorgen des 28. August sahen Tyrwhitts Schiffe drei Schiffssilhouetten und gaben das britische Erkennungszeichen. Zu ihrem Erstaunen antworteten diese korrekt als Schiffe der Royal Navy. Goodenough teilte Tyrwhitt nun mit, dass auch noch Beattys Schlachtkreuzer in einigem Abstand hinter ihm stünden. Erst jetzt wusste die Harwich Force von der weiteren Gegenwart eigener Schiffe.

Ältere kleine Kreuzer

Der Angriff geschah aus Richtung Ost-Nordost, während die britischen Schlachtkreuzer weit westlich von Helgoland wartend verharrten. Auf deutscher Seite standen nur die drei älteren Kleinen Kreuzer *Hela*, *Ariadne* und *Frauenlob* in See. Die moderne *Stettin* lag mit Dampf auf Dreiviertel ihrer Kessel östlich von Helgoland und die *Mainz* auf der Ems. Weitere Kreuzer ankerten entweder in Wilhelmshaven oder Brunsbüttel und Schlachtkreuzer in der Jade waren in Alarmbereitschaft versetzt worden.

Um 5:26 Uhr sichtete das britische U-Boot E 6 Torpedoboot G 194 nordwestlich von Helgoland. Das Torpedoboot unternahm einen erfolglosen Rammversuch und E 6 verschoss kurz nach 6 Uhr vergeblich einen Torpedo. Damit war das Gefecht eröffnet. Alarmiert von G 194, lief die V. Torpedobootsflottille von Helgoland aus und Flugzeuge starteten zur U-Boot-Jagd. Kurz vor 8 Uhr sichtete dann die Third Flotilla G 194, das sich nun in Richtung Süden vor der feindlichen Übermacht zurückzog und den Kontakt meldete. Es entwickelte sich ein Artilleriegefecht in dunstigem Wetter. Es dauerte jedoch über 20 Minuten, ehe höhere Stellen die Funkmeldung des Torpedobootes lasen. Torpedoboot G 196 meldete gegen 8 Uhr, dass feindliche Kreuzer G 194 jagten, während es selbst auf den Gefechtslärm zusteuerte.

Britischer Hinterhalt

Während der Plan der Royal Navy aufzugehen schien, zog der Befehlshaber der deutschen Aufklärungskräfte Konteradmiral Franz Hipper wegen des guten Wetters in Wilhelmshaven falsche Schlüsse. Er ging davon aus, dass keine gepanzerten britischen Kräfte in See stünden, und ließ deshalb lediglich die Kleinen Kreuzer *Frauenlob* und *Stettin* zur Jagd auf feindliche Zerstörer angreifen. Die übrigen Kreuzer sollten Dampf aufmachen, aber Hipper hielt es nicht für notwendig, die Schlachtkreuzer darüber zu informieren oder gar auslaufen zu lassen.

In der Zwischenzeit verfolgten vier L-Class-Zerstörer G 194 und trafen auf die bereits alarmierten deutschen Torpedoboote. Die Boote drehten angesichts der Übermacht ab und suchten Schutz unter den Ge-

FALSCHE ANNAHMEN: Der Chef der Aufklärungsstreitkräfte Admiral Franz Hipper rechnete nicht mit dem Einsatz schwerer britischer Einheiten Foto: Interfoto/Bahnmüller



IN LAUERSTELLUNG: Das britische Unterseeboot D 8 und die Schwesterboote D 2 und D 3 erfüllten vor Helgoland ihre Aufgabe Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

***LION* FEUERT:** Der britische Schlachtkreuzer versenkte vor Helgoland die *Cöln* und war auch an den Schlachten auf der Doggerbank 1915 und vor dem Skagerrak 1916 beteiligt Foto: Interfoto/Mary Evans

schützen von Helgoland. Allerdings konnten diese wegen der schlechten Sicht nicht in das Gefecht eingreifen. Tyrwhitt setzte seine verbliebenen acht Zerstörer und sein Flaggschiff, den Kreuzer *Arethusa*, auf die V. Torpedobootsflottille an. Damit gerieten die deutschen Boote tatsächlich in einen britischen Hinterhalt.

Artilleristisch waren die deutschen Torpedoboote den britischen Zerstörern und dem Kreuzer hoffnungslos unterlegen. Britische Granaten trafen die Boote D 8 und T 33 schwer. Lediglich die Ankunft von *Frauenlob* und *Stettin* kurz vor 9 Uhr rettete sie. Während die *Frauenlob* ein Artilleriegefecht mit der *Arethusa* einging, standen weiter im Norden *Stettin* und *Fearless* im Gefecht.

Dabei war das Artilleriefeuer der *Frauenlob* deckender als das der *Arethusa*. Nach mehreren erlittenen Treffern und Störungen in der eigenen Artillerie zog sich Tyrwhitt mit der *Arethusa* nach einer knappen halben Stunde in Richtung West zurück, während die *Frauenlob* nach Helgoland abdrehte.

Torpedoboot chancenlos

Dagegen musste die *Stettin* nach mehreren schweren Treffern von der *Fearless* das Gefecht abbrechen und flüchtete in Richtung ihres vormaligen Ankerplatzes. Zu diesem Zeitpunkt sahen die zwei Zerstörer von Keyes mehrere Kreuzer in Nordwest. Nur sein vorsichtiges Agieren verhinderte „Friendly Fire“, denn es handelte sich um Goodenoughs Schiffe, über deren Präsenz Keyes noch nicht informiert war. Goodenough wusste bereits von den Gefechten im Süden und eilte der Harwich Force deshalb zu Hilfe.

Dabei sichteten sie das nach Helgoland flüchtende Torpedoboot V 187, das gegen die britischen Zerstörer keine Chance hatte und deshalb seinen Kurs Richtung Jademündung

auf Süd-Südost wechselte. Doch die von Goodenough entsendeten Kreuzer *Nottingham* und *Lowestoft* trafen von Norden kommend genau zu diesem Zeitpunkt auf V 187. Ein Kurswechsel nach Nordost überraschte zwar die Briten, aber dabei geriet das deutsche Boot in Tyrwhitts Zerstörerformation. Im überlegenen Feindfeuer schwiegen innerhalb weniger Minuten die Geschütze und das Boot verlor an Fahrt. Letzten Endes befahl der Kommandeur der Halbflottille, das Boot selbst zu versenken.

Tragischerweise erschien die *Stettin* in diesem Moment in Sichtweite der britischen Zerstörer und eröffnete das Feuer, während diese versuchten, die Besatzung von V 187 zu retten. Es kam zu einem kurzen ergebnislosen Feuergefecht mit den ablaufenden Zerstörern. Die Verfolgung der Zerstörer nahm der Kreuzer nicht auf.

HELGOLAND

Die deutsche Nordseeinsel misst 4,2 Quadratkilometer und ist zirka 50 bis 60 Kilometer von den Küsten entfernt. Die zuvor britische Kronkolonie wurde 1890 Teil des Deutschen Reiches, das die Insel zur Seefestung ausbaute.

Aufkommender Nebel behinderte zunehmend die Sicht. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse und fehlender Ortungsmöglichkeiten herrschte auf beiden Seiten erhebliche Verwirrung. Alle Befehlshaber waren deshalb außerstande, ein klares Lagebild zu erstellen und die eigenen Kräfte koordiniert zu führen. Erst gegen 9 Uhr war den meisten britischen Befehlshabern klar, wer sich tatsächlich im Operationsgebiet befand. Tyrwhitt trat den Rückweg in Richtung

VOR HELGOLAND Überlegene britische Verbände

1: Beatty, Goodenough, Tyrwhitt, Deutsche hervorgelockt, 19 T-Boote, 2 Kreuzer, Keyes (Täuschung), getauchte britische U-Boote, Helgoland

2: Beatty, Goodenough, Tyrwhitt, Kreuzer von der Ems und Jade, Keyes, V-187, Helgoland

3: Beatty, Goodenough, Tyrwhitt, Keyes, Helgoland

4: Beatty, Goodenough, Cöln, Ariadne, Mainz, Tyrwhitt, Keyes, Helgoland

Grafik: Anneli Nau

Westen an, da er mit deutschen Verstärkungen rechnen musste.

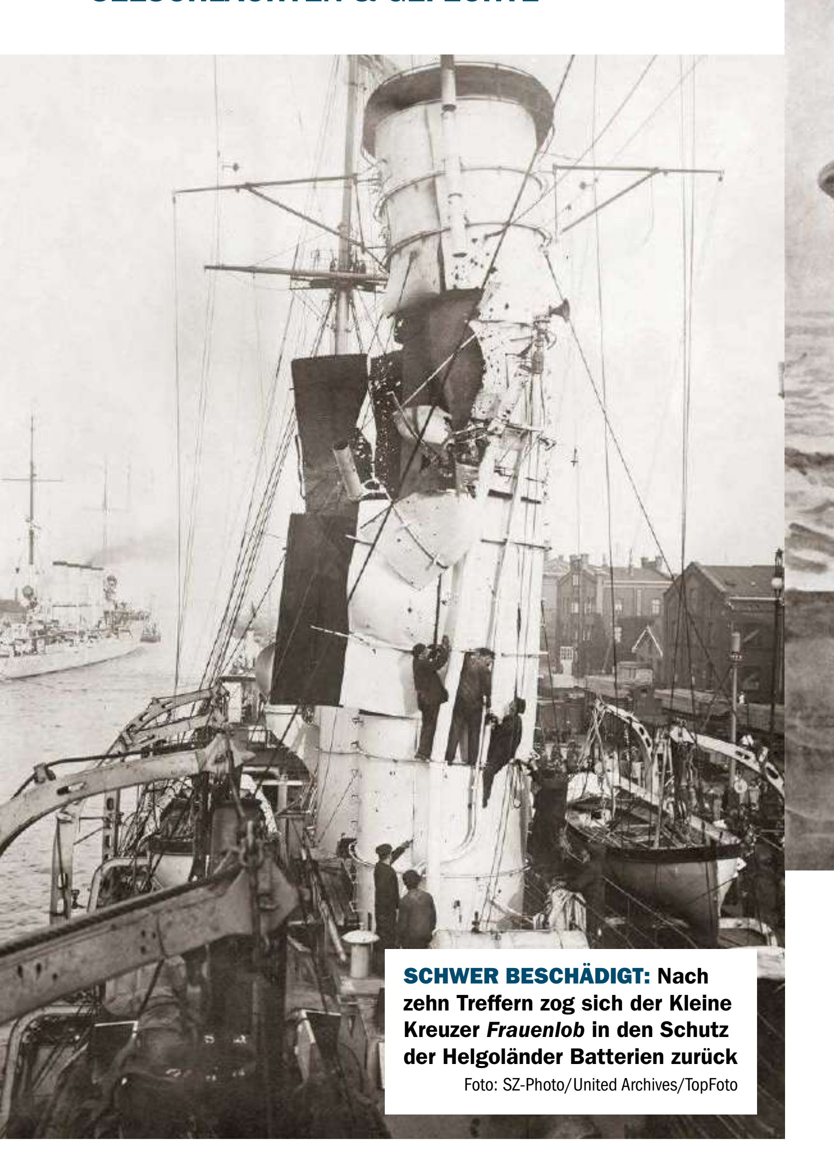
Und in der Tat waren die Kreuzer *Hela, Ariadne, Cöln* und *Strassburg* auf dem Weg. Gleichzeitig erbat Hipper bei Flottenchef Admiral Ingenohl, nun doch zusammen mit den beiden einsatzbereiten Schlachtkreuzern *Moltke* und *Von der Tann* auslaufen zu dürfen. Ingenohl gab die Erlaubnis, aber wegen des Niedrigwassers konnten die Schiffe die Barre der Jade frühestens gegen Mittag, um 12 Uhr, überqueren und die leichten Seestreitkräfte vorerst nicht entlasten. Das schlechte Wetter bereitete auch den Briten weiterhin große Probleme. Noch immer fühlte sich Keyes von deutschen Kreuzern verfolgt, bis er feststellte, dass es sich um eigene britische Schiffe handelte. Mehrmals kam es auch an diesem Tag zu Angriffen von und auf eigene Unterseeboote. Aus unterschiedlichen Richtungen näherten sich nun *Strassburg, Cöln* und *Mainz* der Harwich Force. Aus Südosten kommend, griff *Strassburg* als Erste die *Arethusa* an. Weil sie der *Arethusa* artilleristisch überlegen war, sollten die eskortierenden Zerstörer einen entlastenden Torpedoangriff auf den deutschen Kreuzer durchführen – mit Erfolg, denn die *Strassburg* entzog sich dem Feind.

Engländer werden vorsichtig

Wegen der größer werdenden Gefahr durch deutsche Verstärkungen brachen seine Zerstörer die Verfolgung ab. Beim Abdrehen



RETTUNGSAKTION: ***SMS Mainz*** **sinkt, während der britische Zerstörer** ***Lurcher*** **Überlebende aufnimmt, unter ihnen den Sohn von Großadmiral Alfred von Tirpitz, Oberleutnant zur See Wolfgang von Tirpitz**
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto



SCHWER BESCHÄDIGT: Nach zehn Treffern zog sich der Kleine Kreuzer *Frauenlob* in den Schutz der Helgoländer Batterien zurück
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

MISSGLÜCKTE FLUCHT VON V 187: Ein britisches U-Boot nimmt überlebende Besatzungsmitglieder des deutschen Torpedobootes auf
Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive

„Entscheidend scheint mir, dass beim Anmarsch der Engländer nicht sofort befohlen worden war: die ganze Flotte mit allem, was sie hat, heraus!“

Großadmiral Alfred von Tirpitz

kam die *Cöln* von Südost in Sicht, wich aber in Anbetracht der Übermacht ebenfalls aus.

Weil Tyrwhitt sie für einen Großen Kreuzer hielt, wurden ihm Goodenoughs Kreuzer zur Entlastung entsandt. Kurz nach ihrem Verschwinden erschien erneut die *Strassburg* und griff die *Arethusa* an. Ein Hilferuf Tyrwhitts bewegte Beatty gegen 12:35 Uhr dazu, seine Schlachtkreuzer zu wenden und den eigenen Kreuzern zu Hilfe zu kommen. Erneut wies ein Torpedoangriff der britischen Zerstörer, die zwischenzeitlich von der *Mainz* gejagt worden waren, den deutschen Kreuzer ab.

Goodenoughs Kreuzer kamen aus Nordwest und zwangen die *Mainz* zur Flucht. Während die *Southampton* erste Treffer erzielte, lief das deutsche Schiff in die ablaufende Harwich Force. Obwohl die Zerstörer schwere Treffer erhielten, fand ein Torpedo sein Ziel. Angeschlagen und mit klemmendem Ruder konnte die *Mainz* nicht ablaufen. Umringt von Feinden war das Ende nur eine Frage der Zeit. Um 13:25 Uhr stellten die Briten das Feuer ein, der Zerstörer *Lurcher* ging achtern längsseits des Kleinen Kreuzers *Mainz* und barg Überlebende von dem Schiff, das gegen 14:10 Uhr sank.

Schlachtkreuzer kommen

Etwa eine dreiviertel Stunde zuvor hatten *Cöln* und *Strassburg* die Harwich Force angegriffen. Tyrwhitt geriet unter enormen Druck, aber zu seinem Glück trafen jetzt Beattys an Panzerung und Feuerkraft überlegene Schlachtkreuzer ein. *Strassburg* floh nördlich in den Dunst, weshalb die zu spät abdrehende *Cöln* ins schwere Artilleriefeuer geriet. Nun erschien auch noch die Ariadne, die Treffer von *Lion* erhielt. Schwer angeschlagen, suchte sie mit brennendem Achterschiff das Weite.

Weil es vorerst keine lohnenden Ziele mehr gab, drehte Beatty gegen 14:15 Uhr in Richtung West ab, weshalb die *Ariadne* vorerst gerettet schien. *Stralsund* und *Strassburg* hatten nun ebenfalls nördlich und südlich Feindkontakt, mussten aber der überlegenen Kampfkraft weichen. *Lion* eröffnete um 14:25 Uhr das ungleiche Gefecht mit der *Cöln*.

Binnen zehn Minuten war sie zum Wrack geschossen, während ihre Geschosse an der Panzerung des Schlachtkreuzers abprallten. Obwohl der deutsche Kreuzer schnell Schlagseite bekam, versenkte er sich letzten Endes selbst. Nach diesen späten und bereits unerwarteten Erfolgen zog sich Beatty endgültig aus der Deutschen Bucht zurück. In

SIEGER UND VERLIERER: Mit einer Medaille erinnerte die Royal Navy an die Seeschlachten vor Helgoland 1914 und auf der Doggerbank 1915
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

1917 Das zweite Helgoland-Gefecht

Noch einmal fand am 17. November 1917 ein Seegefecht nahe Helgoland statt. Durch den Room 40 wusste die britische Admiralität von einem deutschen Vorstoß in einen Minenkanal und griff mit Kreuzern und Schlachtkreuzern den deutschen Minensuchverband an. Angesichts des überlegenen Feindes zogen sich die Minensucher, gedeckt durch vier Kleine Kreuzer und Torpedoboote, in Richtung Süden zurück. Dort standen als Fernsicherung die Schlachtschiffe *Kaiserin* und *Kaiser*. Das sich entwickelnde Gefecht wurde mit hohen Geschwindigkeiten geführt, wobei die Briten wegen des Minenfeldes in ihrer Bewegung stark eingeschränkt waren. Nachdem auch noch zwei deutsche Schlachtkreuzer von der Jade kommend in das Gefecht eingriffen, zogen sich die Schiffe der Royal Navy zurück. Obwohl die Sicherungsmaßnahmen dieses Mal funktionierten, war die Flottenführung trotzdem mit der Führungsleistung des ranghöchsten Offiziers vor Ort unzufrieden, weil seine Schlachtschiffe ihre Position zu weit von den Minensuchern entfernt bezogen hatten und deshalb nicht schnell genug eingreifen konnten.



KEINE TOTALVERLUSTE: Die Briten hatten Treffer hinnehmen müssen, wie hier auf einem der drei beschädigten Zerstörer, aber kein Schiff war gesunken Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

der Zwischenzeit hatte Hipper den Ernst der Lage erkannt und die Kleinen Kreuzer zurück zu den nun ausgelaufenen Schlachtkreuzern befohlen. Aber er kam zu spät! *Stralsund* und *Danzig* retteten die Überlebenden der *Ariadne*, die gegen 16:10 Uhr kenterte, während *Kolberg*, in nordwestlicher Richtung stehend, vor einer Rückkehr Beattys warnen sollte.

Deutsche Versäumnisse

1.240 deutsche Seeleute waren gefallen, verwundet oder in Gefangenschaft geraten. Die Briten hatten bei 35 Toten und 40 Verwundeten kein einziges Schiff verloren, lediglich auf *Arethusa* und drei Zerstörern schwere Beschädigungen hinnehmen müssen. Trotz erheblicher Planungs-, Koordinations- und Kommunikationsfehler entschied die Royal Navy mit viel Glück das erste Zusammentreffen mit der Kaiserlichen Marine in der Nordsee. Wären die deutschen Schlachtkreuzer rechtzeitig eingetroffen, hätte das Gefecht vor Helgoland möglicherweise einen anderen Verlauf genommen.

Die Niederlage vor Helgoland offenbarte erhebliche Mängel der Kaiserlichen Marine im Bereich der Aufklärung und Sicherung. Hinzu kamen taktische und operative Fehler. So hatte man die deutschen Kleinen Kreuzer nicht koordiniert herangeführt, um die eigenen Torpedoboote zu unterstützen. Somit hatten die Briten nur gegen einzelne Schiffe und nicht gegen einen überlegenen deutschen Verband kämpfen müssen.

Mängel offengelegt

Die schlechten Sichtverhältnisse komplettierten das insgesamt chaotische Lagebild. Auch der Bereitschaftsgrad der Hochseeflotte hatte sich als ungenügend erwiesen, da die Verstärkungen aus Wilhelmshaven aufgrund der Tide erst gegen Mittag auslaufen und in das Gefecht eingreifen konnten. Als unmittelbare Folge wurden einige Großkampfschiffe auf der tideunabhängigen Schilligreede außerhalb des Jadebusens in Bereitschaft gehalten, die im Fall eines erneuten britischen Vorstoßes jederzeit in Marsch gesetzt werden konnten, um bedrängte deutsche Seestreitkräfte kampfkräftig zu unterstützen.

Weitaus schwerer als die Schiffsverluste wogen allerdings die psychologischen Folgen. Als Reaktion auf diesen Misserfolg schränkte der Chef des Admiralstabs im Namen des Kaisers den Handlungsspielraum der Hochseeflotte zusätzlich ein. Weitere Verluste, insbesondere der Großkampfschiffe, sollten unter allen Umständen vermieden werden. Daher bedurfte jede Flottenoperation fortan der persönlichen, sogenannten allerhöchsten Genehmigung durch Kaiser Wilhelm II. Für die Briten hingegen war der Sieg bei Helgoland ein wichtiger psychologischer Erfolg. ⚓



AUFGEHÜBSCHT UND ZUR AUSFAHRT BEREIT: ***Alexandra*** **am Liegeplatz im Flensburger Museumshafen** Alle Fotos: Sammlung Hölscher

FLENSBURGS SCHWIMMENDES WAHRZEICHEN

Schicker Salondampfer

Als „fahrendes historisches Schiff" im Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen, ist die *Alexandra* der letzte noch erhaltene Fördedampfer. Was macht sie so besonders? Und wie fühlt sich eine Rundfahrt mit der alten Dame an?

Von Klaus-Uwe Hölscher †

Den Namen hat der kohlegefeuerte Salondampfer von Prinzessin Alexandra zu Schleswig-Holstein-Glücksburg. Sie taufte im Mai 1908 das Schiff, das einen Monat vorher bei der Werft Janssen & Schmilinski in Hamburg vom Stapel gelaufen war. Die *Alexandra* verkehrte anschließend im Liniendienst bei der Vereinigten Flensburg – Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffgesellschaft.

Im Ersten Weltkrieg diente das Schiff in der Kaiserlichen Marine als Vorpostenboot und versah ab 1919 wieder seinen Liniendienst bei der alten Reederei. Nach deren Auflösung wurde der Dampfer 1934 von der Fördereederei übernommen und war bei den Olympischen Spielen 1936 Olympia-Regatta-Begleitschiff in Kiel. Während des Zweiten Weltkriegs kam die *Alexandra* wiederum in militärisches Fahrwasser, und zwar als Lotsenversetzdampfer in der Ostsee und Tauchfahrzeug in der Danziger Bucht. 1945 diente die *Alexandra* in Gotenhafen (heute Gdynia) als Zubringerschiff für die *Wilhelm Gustloff*. Mit anderen KdF-Schiffen fuhr die *Gustloff* auch als Truppentransporter und holte 1939 Angehörige der Legion Condor aus dem Spanischen Bürgerkrieg zurück. Mit etwa 10.300 Flüchtlingen völlig überladen, wurde der ehemalige KdF-Dampfer durch Torpedos des sowjetischen U-Bootes S 13 am 30. Januar 1945 versenkt.

Dienst auf der Förde

Die *Alexandra* hatte hingegen Glück und konnte in den letzten Kriegstagen mit Flüchtlingen an Bord auf abenteuerliche Weise nach Schleswig-Holstein zurückkehren. Eigentlich hätte der Dampfer als Reparationsleistung an die Siegermächte ausgeliefert werden müssen, war aber bei der Kontrolle durch die britische Kommission nicht fahrbereit, da man wichtige Maschinenteile ausgebaut und so lange verborgen hatte, bis die Engländer das Schiff schließlich freigaben.

Von 1946 bis 1975 versah es seinen Liniendienst auf der Förde und verkehrte hauptsächlich auf der Route Flensburg–Glücksburg. Während der Olympischen Spiele im Jahre 1972 war die *Alexandra* wiederum als Olympia-Regatta-Begleitschiff in Kiel willkommen. Ende August 1975 musste der Dampfer wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt werden, lag im Hafen und drohte zu verfallen. Nach der Initiativgruppe „Rettet die *Alexandra*" gründeten Liebhaber 1980 den Verein zur Förderung dampfgetriebener



ALLES AUF VORDERMANN: Anzeige der Fahrstufen im Maschinenraum – blitzblank und in bestem Zustand

ELEGANT: Der gastliche Salon des Fördedampfers lädt zum Verweilen bei einem Getränk und Imbiss ein

TECHNISCHE DATEN *ALEXANDRA*

Bauwerft	Janssen & Schmilinsky, Hamburg
Baujahr	1908
Baunummer	495
Tonnage	140 BRT
Länge über alles	36,96 m
Breite	7,12 m
Tiefgang	vorn 1,8 m; achtern 2,80 m
Leistung	420 PS (309 kW)
Geschwindigkeit	12 kn
Besatzung	7 seemännische und technische, 6 in der Restaurierung
Fahrgäste	150
Brennstoffvorrat	16 t Kohle
Kesselinhalt	13.000 l
Frischwasser	ca. 5.000 l in zwei Tanks
Verbrauch	ca. 150 kg Kohle/h
Heizzeit	von 60° auf 179° C in ca. 8 h



IMPOSANT: Das Steuerrad in originalem Zustand und mächtiger Größe

Fördeschiffe e.V., später Förderverein Salondampfer *Alexandra* e.V. Das Landesamt für Dankmalpflege erkannte 1982 die *Alexandra* schließlich als erhaltenswertes Kulturdenkmal an.

Die Fördereederei schenkte 1986 den Dampfer dem Förderverein mit der Auflage, ihn wieder vollständig instand zu setzen. Die Werft Peter Eberhardt Arnis (zwischen Flensburg und Eckernförde an der Schlei) besorgte die Rumpfsanierung, Arbeiten an der Dampfmaschine und den Aufbauten. Am 18. Dezember 1988 kehrte die *Alexandra* unter großer Anteilnahme der Bevölkerung in ihren Heimathafen Flensburg zurück und nahm jeweils von Mai bis September den Fährbetrieb in der Flensburger Förde auf.

Mit Eintrag in das Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein stand das Schiff offiziell unter Denkmalschutz und nahm 1991 und 1992 an der Kieler Woche teil.

Permanent erneuert

Das erste und mittlerweile legendäre „Flensburger Dampf Rundum“ fand im Jahr 1993 statt, an dem außer der *Alexandra* die Dampfeisbrecher *Wal* und *Stettin* sowie der Tonnenleger *Kapitän Meyer* beteiligt waren. Um die *Alexandra* betriebsbereit zu halten, waren ständig Arbeiten erforderlich. 1999 erhielt das Schiff einen neu gegossenen Propeller, ein Jahr später wurde die Bordelektrik erneuert und zur Stromversorgung ein neuer, schallgedämpfter Dieselmotor mit Generator eingebaut. Die Sanierung des Steuerhauses und des Ober- und Hauptdecks folgten später; die Runderneuerung hatte sich gelohnt.

Einblicke in das Innerste

Mittlerweile ist die *Alexandra* in die Jahre gekommen, aber noch immer im Dienst, sogar teilweise mit Originalteilen wie etwa dem Steuerrad. Und der alte, kohlebefeuerte Kessel wurde erst im Herbst 2016 durch einen neuen ersetzt. Bei routinemäßiger Überholung auf einer Werft in Kiel sind dünne Stellen am Rumpf beseitigt und neue Spanten und Querbleche eingebaut worden. Der Verfasser hatte die Gelegenheit, eine eineinhalbstündige Rundfahrt mit dem Salondampfer durch die Flensburger Förde zu unternehmen: ein eindrucksvolles Erlebnis! Besonders anzuerkennen ist, dass sich alle Fahrgäste auf dem gesamten Schiff frei bewegen können. Dies gilt auch für die Besichtigung von Kessel, Dampfmaschine und Bedienstand unter Deck.

INFO

Förderverein Salondampfer *Alexandra* e.V.,
Schiffbrücke 37, 24939 Flensburg
Tel. 0461 21232, „Alex“-Liegeplatz: 0461 17190
www.dampfer-alexandra.de

Fasziniert vom schwungvollen Lauf der Dampfmaschine und dem Auf und Ab von Kreuzkopf und Pleuel der Zylinder, geht man nach kurzer Zeit wieder gerne nach oben an Deck, da die Temperaturen in Kessel- und Maschinennähe doch recht hoch und ungewohnt sind.

Wichtige Ehrenämter

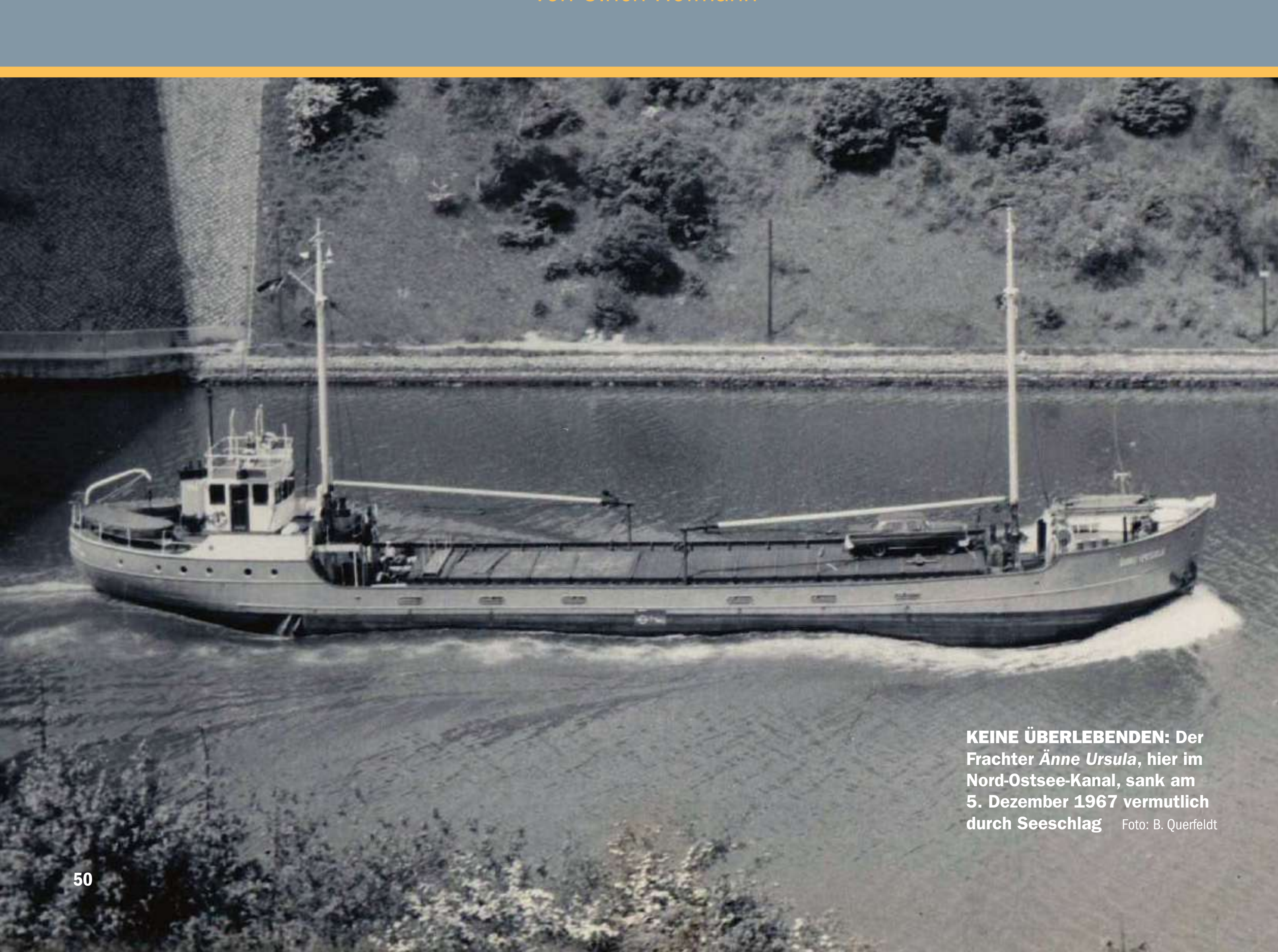
Ebenso interessant ist die Tätigkeit des Steuermanns im Ruderhaus. Ohne Servolenkung ist körperlicher Einsatz gefragt, wenn der Kapitän die Kommandos für Back- und Steuerbord sowie die Maschinenleistung gibt. Zahlreiche ehrenamtliche Besatzungsmitglieder sorgen unter anderem für Getränke, Kuchen und einen Imbiss an Bord. Die Namensgeberin und Taufpatin Prinzessin Alexandra zu Schleswig-Holstein-Glücksburg, die auf einem Bildnis im Schiffssalon zu sehen ist, hätte ihre helle Freude gehabt. ⚓

Das Schicksal der *Änne Ursula*

NORDSEE IST MORDSEE

Ein ganz spezielles Wrack liegt direkt vor der Küste von Norderney: das 1967 gesunkene Küstenmotorschiff *Änne Ursula*. Unser Autor hat sich mit seinen Kollegen von den „Gezeitentauchern“ am Fundort umgesehen

Von Ulrich Hofmann



KEINE ÜBERLEBENDEN: Der Frachter *Änne Ursula*, hier im Nord-Ostsee-Kanal, sank am 5. Dezember 1967 vermutlich durch Seeschlag Foto: B. Querfeldt



ES WIRD ERNST: **Das Team über der Wrackstelle. Die Gezeitentaucher unterhalten eine Website, haben ein Buch veröffentlicht und stellen die Ergebnisse ihrer Arbeit in Vorträgen der Öffentlichkeit vor**
Foto: Gezeitentaucher

VORBEREITUNGEN: **Sidescan-Aufnahme des Wracks von *Änne Ursula*; das Mittelschiff ist sichtbar versandet**
Foto: Gezeitentaucher

Rückwärts fallen meine Tauchkollegen und ich bei moderaten Bedingungen im Juni 2014 in die Wellen vor der Insel Norderney – der Strand ist gerade einmal eine Seemeile entfernt. Die 1967 gesunkene *Änne Ursula* ist unser zweiter Versuch eines Tauchgangs an diesem Tag. Weiter draußen an „Wrack X", der später identifizierten *Elsa* (siehe *Schiff Classic* 4-2018), waren die Bedingungen heute nicht gut genug.

In 15 Meter Tiefe stoßen wir auf die ersten Stahlteile. Das Wrack ist relativ gut erhalten, die Bordwände stehen noch komplett und die Aufbauten sind auch noch vorhanden. Nur das Holzdeck ist mittlerweile fast vollständig verrottet und das Mittelschiff versandet. Eines fällt sofort auf: Der Bewuchs mit Toter-Manns-Hand und Seeanemonen ist üppiger als an den anderen bisher betauchten Wracks.

Die „*Änne*" hat sich in ein buntes Gewand gekleidet und empfängt uns äußerst lebendig. Myriaden von juvenilen Kabeljauen ziehen durch das Wrack, Franzosendorsche sind da und Taschenkrebse liefern sich frühsommerliche Scharmützel um die besten Plätze. Es tut gut zu sehen, wie viel Fisch hier unterwegs ist. Auch den einen oder anderen dicken Hummer treffen wir an.

Die Bordwand sieht aus wie ein Weihnachtsbaum, bunt geschmückt mit Seesternen und Seeanemonen in Weiß, Orange und sogar Mintgrün; es gibt viele kleine Details zu entdecken. Aalmuttern und Butterfische sind da, alles umspielt vom grünschimmernden Licht, das in der moderaten Tiefe und bei den heutigen sommerlichen Bedingungen durch das Wrack flutet. Gespenstisch ist das nicht, eher heimelig.

Messerscharfe Seitenwände

Die Bedingungen sind der Gruppe bekannt, man weiß, was einen erwartet, auch wenn die Sicht plötzlich schlechter wird. Ein Taschenkrebs steht angriffslustig auf einem scharfkantigen Stück Bordwand. So bunt und lebendig das Wrack hier scheinen mag, so gefährlich ist es trotzdem: Messerscharf ragen die korrodierten Seitenwände an einigen Stellen aus dem Sand, und ein Trockentauchanzug ist zwar relativ robust, hat aber auch seine Grenzen.

Wir entdecken Poller, Klüsen, ein intaktes Bullauge und immer wieder alte Fischernetze. Diese sind ebenfalls nicht ungefährlich. Für uns als Taucher einigermaßen voraussehbar und vermeidbar, für die Fische allerdings nicht. Millionen von Netzen weltweit verrichten auch nach ihrem Verlust durch Verhaken in den Wracks der Meere ihre Arbeit – die gefangenen Fische verenden.

Diebstahl und Grabräuberei

Im Project Ghost Fishing sind weltweit Taucher aktiv, solche „Geisternetze" abzubergen und zu entsorgen. Besonders problematisch sind dabei sehr feine Gewebe, die kaum zu sehen sind. Wir „Gezeitentaucher" wollen in den kommenden Jahren unsere ehrenamtliche Arbeit um ein solches Projekt erweitern.

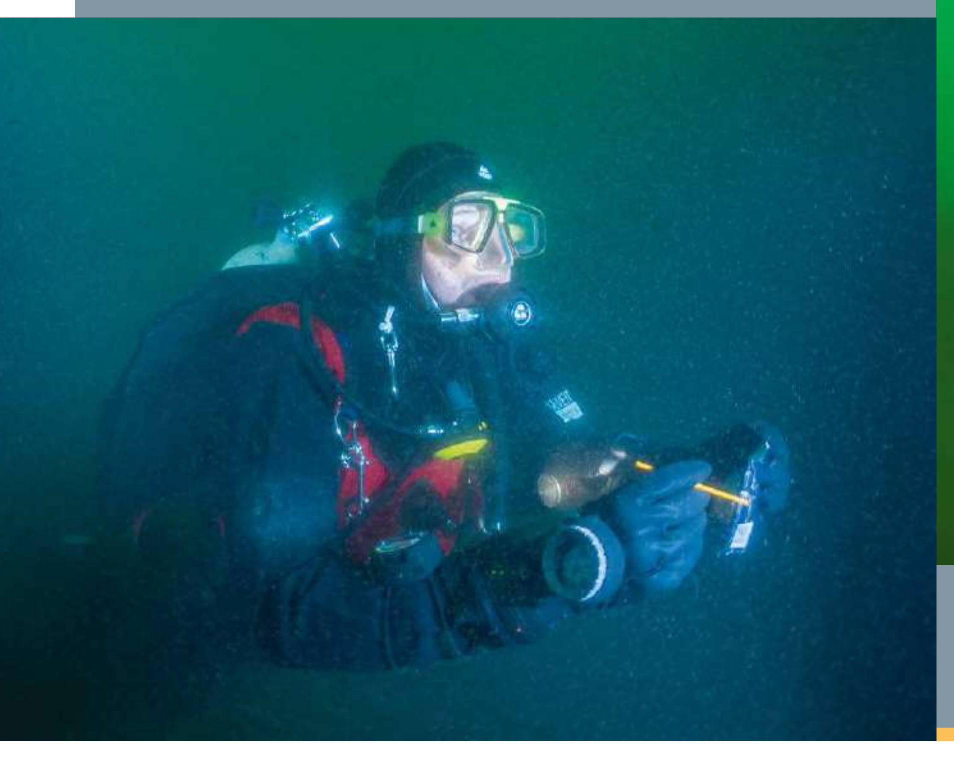
Unsere Gruppe aus acht technischen Tauchern beschäftigt sich seit über zehn Jahren mit zivilen und militärischen Wracks vor den Ostfriesischen Inseln. Der Antrieb, die Geheimnisse der Wracks zu entschlüsseln und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, liegt nicht in Schätzen und Artefakten, sondern in einem gemeinsamen archäologisch-historischen Interesse. Dem Wracktauchen eilt jedoch seit einigen Jahren ein eher zweifelhafter Ruf voraus.

Es gibt zahllose Berichte über Diebstahl, Grabräuberei und Störung der Totenruhe auf See. Rechtlich ist das eindeutig, die Strafverfolgung gestaltet sich in der Regel aber schwierig. Wenig einsichtige Taucher und eine komplizierte Nachweissituation sorgen dafür, dass immer wieder Objekte geborgen

TECHNISCHE DATEN *ÄNNE URSULA*

Gebaut	1950 in Stade
Heimathafen	Hamburg
Unterscheidungssignal	DHJU
Eigner	Heinrich-Wilhem Adolf Querfeldt aus Iselersheim bei Bremervörde
Kapitän	Bernhard Querfeldt
Besatzung	5 bis 6 Mann
Raumgehalt	747 Brutto-Kubikmeter (464 Netto-Kubikmeter)
Tonnage	267 BRT (164 NRT)
Länge über alles	44,08 m
Breite	7,05 m
Tiefgang	2,65 m
Maschine	6-Zylinder-Viertakt-Diesel mit 250 PS

DURCHHALTEN: **Trinkpäckchen erlauben in der Dekompressionsphase einen „Schluck aus der Pulle“** Fotos: Ulrich Hofmann





TRÜBE SICHT: **Diffuses Licht am Wrack macht es schwer, scharfkantige und dadurch gefährliche Stellen auszumachen**

und veräußert werden. Es sollen in der Nachkriegszeit sogar Schädel gefallener Seeleute auf Schreibtischen von Bergungsunternehmern gelandet sein.

Uns „Gezeitentauchern“ ist es wichtig, ein Gegenmodell zu leben. Über einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren haben wir in einem problematischen Revier mit Seegang, starken Strömungen und schnellen Wetterwechseln die Kompetenzen für Tauchgänge erworben, die nicht alltäglich sind.

3-D-Modelle

Hinzu kommt inzwischen auch eine unterwasserarchäologische Ausbildung, die es uns erlaubt, nach wissenschaftlichen Grundsätzen vorzugehen und valide Daten zu erfassen. Die Präzision der Erhebung und Dokumentation lässt in Zusammenhang mit Archivrecherchen schließlich Beweise zu, die nur durch Tauchgänge nicht zu führen wären. Dabei vermessen wir die Fundstellen, fertigen Skizzen an und dokumentieren einzelne Funde durch Fotografie und Videografie.

Auch die Herstellung von 3-D-Modellen aus Videosequenzen oder Serienbildaufnahmen wurde schon erfolgreich durchgeführt. Mit den ausschließlich nichtinvasiven Methoden werden die Fundstellen nicht verändert und somit das Schicksal der Schiffe und Besatzung genauso geachtet wie die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Ziel dieser Arbeit ist am Ende die Darstellung der Schicksale einzelner Schiffe in den rauen Gewässern der ostfriesischen Nordsee sowie die Stärkung des Bewusstseins für das maritime Erbe in breiteren Bevölkerungsschichten – wie auch im Fall der *Änne Ursula*. Hinzu kommen ein ästhetischer sowie ein biologischer Aspekt: Wracks sind ein Hort des Lebens, Kinderstube für viele Tierarten in einer Umgebung, die durch starke Strömungen wenig Rückzugsorte bietet.

AKRIBISCHE VORBEREITUNG

Alle relevanten tauchtechnischen Details sowie Fakten über das (zu findende und zu untersuchende) Wrack werden im Vorfeld des eigentlichen Tauchganges gesammelt und ausgewertet

Während des Tauchgangs wird es allmählich dunkel – selbst im Juni dämmert es irgendwann. Die starken Tauchlampen bringen trotzdem Licht ins Wrack. Beim Fotografieren gehen mir die Fakten durch den Kopf, die wir im Vorfeld des Tauchgangs zur *Änne Ursula* in Erfahrung bringen konnten.

Aus Norwegen kommend, fegte im Dezember 1967 ein Nordmeertief mit hohen Geschwindigkeiten in die Deutsche Bucht. Das Barometer war in den Tagen vor dem 3. Dezember heftig gesunken. In Höhe des Feuerschiffs *Elbe 1* hatten sich Wellen mit bis zu sechs Meter Höhe aufgetürmt. In den Vortagen waren bereits die *Emmanuel M* mit 4.663 Bruttoregistertonnen (BRT) (das später sogenannte „Wüstenschiff“) und der Fischlogger *Ministerialrat Streil* gestrandet sowie der Frachter *Hinrich Bergmann* mit 422 BRT gesunken. Ebenfalls gesunken sind die *Limfjord* mit 187 BRT und der Kutter *Mäloro*.

Die *Änne Ursula* folgte am 5. Dezember 1967 in jenem Sturm, der auch vielen anderen Schiffen zum Verhängnis wurde, vermutlich durch Seeschlag. Sie war mit 267 BRT ein kleineres Frachtschiff mit Dieselmotor. Gebaut hatte man sie 17 Jahre vor jenem stürmischen Dezembertag, im Jahr 1950 in Stade. Auf ihrer letzten Reise war sie mit einer Ladung Stahlblech von Gent in Belgien nach Uddevalla in Schweden unterwegs.

Da es keine Überlebenden gab und das Wrack zunächst nicht untersucht werden konnte, war eine genaue Analyse der Katastrophe nicht möglich. Von der fünfköpfigen



TAUCHERHORROR: Messerscharf ragen die Reste korrodierter Stahlwände vom Boden auf – pro Jahr korrodiert Stahl um zirka 0,1 Millimeter



ENDLICH ETWAS GEGENSTÄNDLICHES: Klüse auf der Bordwand der *Änne Ursula*

Besatzung fand man nur leere Rettungsboote und die Leichen zweier Seeleute.

Der Eigner des Schiffs war Heinrich-Wilhem Adolf Querfeldt aus Iselersheim bei Bremervörde. Er hatte einen besonderen Verlust zu beklagen: Unter den zwei angetriebenen Seeleuten, die bei Dornumergrode und Friedrichsgrode am Festland hinter den Inseln Baltrum und Spiekeroog gefunden wurden, musste er seinen Sohn identifizieren, Kapitän Bernhardt Querfeldt.

4.000 Wracks!

Im Jahr 2009 nahm der aktive Taucher und DLRG-Mitglied Heiko Jacobs von Norderney Kontakt zum Enkel des Eigners auf. Querfeldt zeigte sich sehr interessiert an den Funden. Die Familie versuchte schon seit Jahren, mehr über das Schicksal des Schiffes in Erfahrung zu bringen. Über 50 Jahre nach dem Untergang der *Änne Ursula* können die schlimmen Ereignisse vom 5. Dezember 1967 nun abgeschlossen werden. Heute liegt sie vor Norderney und ist Lebensumfeld für alle möglichen Meereslebewesen.

Meine Gedanken gehen zurück zum Untergang. So still und friedlich die Nordsee an diesem Juniabend vor Norderney liegt und uns einen Einblick in ihre tiefen Geheimnisse gewährt, so wild und mörderisch kann sie andererseits sein. Gnadenlos rollen in den Wintermonaten die Wellen über das relativ seichte Wattenmeer. Sind sie zu groß, setzt ein Schiff schlimmstenfalls bei Niedrigwasser im Wellental auf und schlägt irgendwann leck oder bricht entzwei. Manchmal bauen sich die Wellen auch so auf, dass sie kleinere Schiffe einfach überspülen und das Wasser in harten Wellen auf die Aufbauten und Deckskonstruktionen kracht.

Die „harten Monate" sind insbesondere Januar und Februar, aber auch im November und Dezember gilt: „Nordsee ist Mordsee". Das stürmische Meer zwischen den holländischen Nordseeinseln und der dänischen Küste ist mit über 4.000 Wracks eines der wrackreichsten Gewässer der Erde. Das hat verschiedene Gründe – Wetter und Gezeiten sind ebenso ursächlich wie ein sehr hohes Verkehrsaufkommen und die Anrainerlage verschiedener in den zahlreichen Kriegen verfeindeter Nationen.

Der Tauchgang neigt sich seinem Ende zu. Aufgrund der moderaten Tiefe haben die Gasvorräte in den Doppelgeräten lange gereicht – das Team hat das Tidenfenster maximal ausgenutzt. Um wieder sicher an Bord kommen zu können, muss während der Dekompressionsphase beim Aufstieg eine Boje gesetzt werden. Die Aufgaben im Team sind klar verteilt, und da die „Gezeitentaucher" mittlerweile Routine mit solchen Tauchgängen haben, folgt während des Aufstiegs der Griff in die Beintasche.

Reger Austausch

Getränke werden herausgeholt und schon in der Deko im Wasser Flüssigkeit nachgefüllt. Das Boot an der Oberfläche fährt mit uns frei treibenden Tauchern mit. Als die ersten Köpfe die Wasseroberfläche durchstoßen, ist das letzte Stück eines wunderbaren Sonnenunterganges zu sehen.

An Bord werden die Erlebnisse und Eindrücke ausgetauscht, mancher schweigt auch und schaut über das glatte Meer. Es wird nicht der letzte Tauchgang des Teams am Wrack der *„Änne"* gewesen sein. ⚓



JAPANISCHE STÄRKE:
Der Hubschrauberträger *JS Kaga* im Juli 2017, vier Monate nach seiner Indienststellung. *Kaga* und ihr Schwesterschiff *Izumo* werden umgerüstet, um senkrecht startende Tarnkappenjagdbomber vom Typ F-35B zu führen – nicht zuletzt China betrachtet diese Entwicklung mit Argwohn
Foto: Sammlung Dean

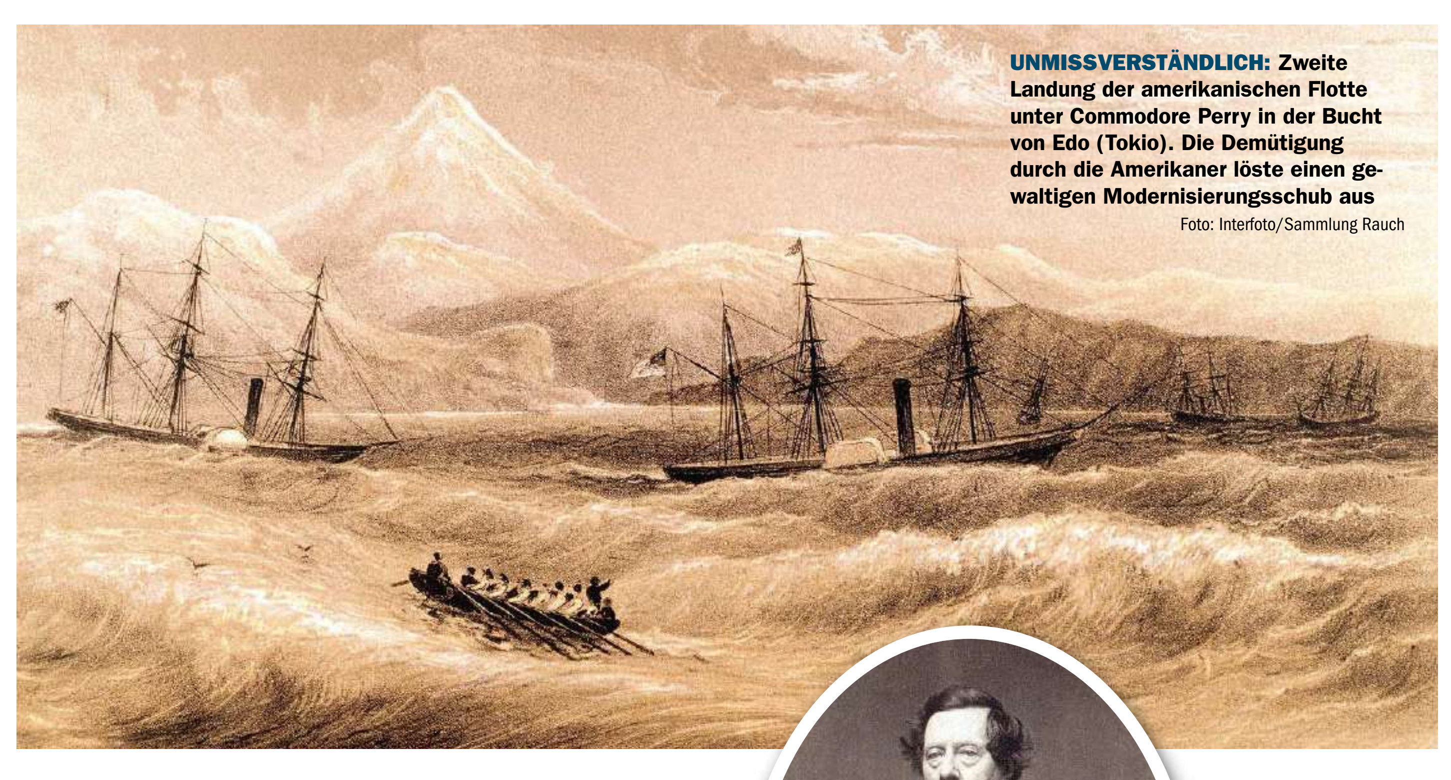
NIPPONS MUSKELSPIELE

DIE JAPANISCHE SEEMACHT RÜSTET AUF

China wertet die beiden kommenden Flugzeugträger der „Japanischen Maritimen Selbstverteidigungskräfte“ *Kaga* und *Izumo* als Provokation und alarmierendes Signal. Weshalb Tokio seine Machtposition seeseitig stärkt, hat historische Gründe

Von Sidney E. Dean





UNMISSVERSTÄNDLICH: Zweite Landung der amerikanischen Flotte unter Commodore Perry in der Bucht von Edo (Tokio). Die Demütigung durch die Amerikaner löste einen gewaltigen Modernisierungsschub aus Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Der japanische Hubschrauberträger *JS Kaga* begab sich im Herbst 2018 auf eine Fahrt nach Südostasien und in den indischen Ozean. Dort nahmen die *Kaga* und ihr Begleitschiff, der Zerstörer *JS Inazuma*, an einer U-Jagd-Übung mit der indischen Marine teil. Das ist zunächst nichts Außergewöhnliches, denn seit Jahren pflegen die Streitkräfte beider Staaten die Zusammenarbeit, auch bei internationalen Einsätzen im Persischen Golf oder vor der Küste Afrikas.

Dennoch hat die Fahrt Symbolwert. Die 2017 in Dienst gestellte *Kaga* gehört zur *Izumo*-Klasse, der größten Kriegsschiffklasse der japanischen Marine seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Offiziell ist die *Kaga* als „Hubschrauberzerstörer“ klassifiziert, also als ein mit Hubschraubern bestückter Zerstörer. Demnächst werden die *Kaga* und ihr Schwesterschiff *Izumo* allerdings umgerüstet, um senkrecht startende Jagdbomber vom Typ F-35B einzusetzen. Damit erhält Japan – erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg – wieder Flugzeugträger. Dies wird es der japanischen Marine künftig auch ermöglichen, verstärkt mit der US Navy gegen gemeinsame Bedrohungen im Westpazifik vorzugehen.

WUSSTE, WAS ER WOLLTE: Commodore Matthew Perry erzwang 1853 bis 1854 die Öffnung Japans für den Außenhandel und die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zu den USA Foto: Sammlung Dean

Gemeinsam mit den USA

Das war nicht immer so. Bereits 1928 bis 1942 gehörte ein Flugzeugträger mit dem Namen *Kaga* zur japanischen Flotte. Das Schiff war im Dezember 1941 beim Angriff auf Pearl Harbor dabei und wurde im Mai 1942 im Verlauf der Schlacht von Midway versenkt. Der Aufstieg Japans zur modernen Seemacht begann allerdings Jahrzehnte zuvor, zu einer Zeit, als Flugzeugträger reine Phantasie waren. Doch bereits damals spielte die US Navy eine Rolle.

Mitte des 19. Jahrhunderts besaß Japan keine Kriegsmarine. Ab 1635 hatte die japanische Regierung eine Abschottungspolitik eingeleitet, um das Land vor der Einflussnahme durch europäische Mächte zu schüt-

CHANCENLOS: Versenkte oder beschädigte russische Schiffe während der Belagerung von Port Arthur während des russisch-japanischen Krieges 1904/05. Der japanische Sieg fußte vor allem auf der strikten Verwestlichung des Landes Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

zen. Während dieser Isolation war es unter Todesstrafe untersagt, hochseefähige Schiffe zu bauen. Lediglich niederländisch geflaggte Handelsschiffe durften in Nagasaki anlegen – Japan war eine maritime Wüste.

Japan konnte die Isolationspolitik 200 Jahre lang aufrecht erhalten, bis der amerikanische Commodore Matthew Perry am 8. Juli 1853 mit vier Kriegsschiffen ohne die Genehmigung Japans in die Edo-Bucht (heute als Tokio-Bucht bekannt) einfuhr. Perry ankerte vor Uraga, Sitz der japanischen Hafenmeisterei und des Küstenschutzhauptquartiers, und ließ seine Schiffsgeschütze auf die Kleinstadt richten. Um seine Übermacht zu unterstreichen, ließ er sämtliche 73 Schiffsgeschütze Blankoschüsse abgeben. Anschließend drohte Perry, Truppen zu landen und die Hauptstadt Edo einzunehmen, falls er nicht durch einen hochrangigen Beamten empfangen würde.

Diplomatische Mission

Perry handelte nach Anweisung. Er hatte den Auftrag, einen Brief von US-Präsident Millard Fillmore an den japanischen Kaiser zu überbringen. Der Präsident schlug ein bilaterales Handelsabkommen sowie die Aufnahme diplomatischer Beziehungen vor und bat darum, dass Japan seine Häfen für US-amerikanische Schiffe öffnet. Da Japan ähnliche Anträge bereits abgewiesen hatte, erhielt Perry – auf eigenen Wunsch – die Erlaubnis, seinem Gesuch gegebenenfalls durch Gewaltandrohung Nachdruck zu verleihen.

Nach heutigen Standards wäre dieses Vorgehen sicherlich völkerrechtswidrig, doch trug Perrys Taktik Früchte. Nachdem man sich eingehend beraten hatte, erkannte die japanische Regierung, dass sie den modernen, Explosivgranaten feuernden Geschützen der amerikanischen Kriegsschiffe nichts entgegensetzen konnte. Der am 31. März 1854 paraphierte Vertrag von Kanagawa gewährte beinahe sämtliche Forderungen Washingtons.

Reformen nötig

Die Perry-Expedition hatte jedoch tiefgreifende Folgen. Japan wurde die eigene Schwäche vor Augen geführt. Aufgrund der Isolationspolitik lag das Land technologisch, wirtschaftlich und militärisch weit hinter dem Westen zurück; eine Expedition von nur vier amerikanischen Schiffen hätte ausgereicht, den Regierungssitz Edo in Schutt und Asche zu legen. Drastische Reformen und eine seeseitige Verteidigung waren notwendig, um zu verhindern, dass Japan unter fremde Herrschaft fiel. Innerhalb von wenigen Jahren wurde das aus dem Mittelalter stammende Regierungssystem abgeschafft. Anstelle des als Schogun bekannten Militärregenten übernahm Kaiser Meiji ab 1867 persönlich die Regierungsgeschäfte.

BEWUSSTE PROVOKATIONEN Japans Flotte im 19. Jahrhundert

Japan setzte seine im Aufbau befindliche Flotte mehrfach ein, sowohl um verschiedene Aufstände im Inland niederzuschlagen sowie gegen Korea 1875/76 und gegen China 1894/95. Gegen Korea suchte Tokio bewusst den Streit mit einem militärisch schwächeren Gegner, um – wie einst Commodore Perry – die Zustimmung des abgeschotteten Landes zu einem Handelsabkommen zu erzwingen. Dies führte langfristig zu Spannungen mit China.

Das Reich der Mitte verfügte durch deutsche Militärhilfe über eine beachtliche Flotte einschließlich zweier Panzerschiffe, die als wesentlich stärker als die damaligen japanischen Kreuzer galten. Nach der Landung japanischer Heerestruppen in Korea suchte die Nippon Kaigun (Japanische Flotte) – trotz Bedenken der Marineführung – den Kampf mit der chinesischen Kriegsflotte. Die Entscheidung fiel am 17. September 1894 vor der Mündung des Yalu-Flusses. Die Japaner versenkten acht der zwölf chinesischen Schiffe. Die restlichen Einheiten suchten Zuflucht im Hafen von Weihaiwei, doch nahmen japanische Landungstruppen die Stadt ein. Zwar musste Tokio unter dem Druck Deutschlands, Frankreichs und Russlands das besetzte Gebiet wieder räumen, doch erhielt Japan von China 8.000 Tonnen Silber als Kriegsentschädigung. Die anschließende Hochrüstung der japanischen Marine im Vorfeld des Russisch-Japanischen Krieges wurde überwiegend durch diese chinesische Reparationszahlung finanziert.



REAKTION: Wegen der militärischen Bedrohung durch die USA errichtete Japan 1853 bis 1854 sechs künstliche Inseln in der Edo-Bucht (Tokio-Bucht) als Plattformen für Küstenartillerie

Foto: Sammlung Dean

Aus militärischer Sicht erkannte man die Notwendigkeit, die Küstenverteidigung zu stärken und eine Kriegsflotte zu schaffen. Bereits in den letzten Jahren des Schogunats legten die Japaner systematisch den Grundstein für eine moderne Hochseeflotte und richteten im Jahre 1855 ein Marineausbildungszentrum, unter anderem mit niederländischen Ausbildern, in Nagasaki ein. Die Ausbildung absolvierten Offizierschüler auf einer Dreimastbark mit Hilfsdampfmotor. Ab 1857 übernahm ein japanischer Lehrkörper die Ausbildung, die junge Samurai und künftige Marineoffiziere zusätzlich in Holland absolvierten.

Am Westen orientiert

Sowohl die Zentralregierung wie die vielen Feudalherren (Daimyo) des Inselreiches bewaffneten zunehmend im Ausland angekaufte Schiffe. Mit dem Bau der ersten japanischen Marinewerft in Yokosuka begannen französische Ingenieure im Jahr 1866. Bis zur vollständigen Machtübernahme durch Kaiser Meiji verfügte Japan – einschließlich der Flottillen der Daimyo – über 17 zumeist kleine Kriegsschiffe mit kombiniertem Segel- und Dampfantrieb. Nur zwei der Einheiten waren gepanzert. Ab dem Jahr 1870 unterstellte man sämtliche Einheiten der neu gebildeten Kaiserlich Japanischen Marine (Nippon Kaigun). Die Gesamttonnage der kleinen Flotte betrug lediglich 13.812 Tonnen.



NICHT GEHEUER: Von Neptun im Konzert der Seemächte freudig begrüßt, betrachteten viele Nationen Japans Aufstieg zur See mit Skepsis Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive

Ausbau und Modernisierung der Flotte und der Ausbildung trieben die Japaner unter ihrem fortschrittlichen Kaiser systematisch voran. Ab 1870 wandte sich das Land der aufgehenden Sonne an die weltweit führende Seemacht Großbritannien. Die Royal Navy entsandte 1873 eine Ausbildergruppe aus 30 Offizieren und Bootsmännern, die an der neuen Marineschule in Tsukjii bei Tokio tätig wurden.

Den Flottenausbau bewerkstelligten die Japaner sowohl durch Ankauf im Ausland (vor allem in Großbritannien), aber auch zunehmend durch Eigenbau. Gleichzeitig mit dem steigenden Ausbildungsstand der Offiziere und Matrosen erwarb die Nippon Kaigun auch größere und kampfstärkere Schiffsklassen. Die ersten drei Kreuzer (darunter ein Panzerkreuzer mit 3.700 Tonnen Verdrängung) kamen 1878 aus Großbritanien.

Rasante Rüstung

Der stetige Flottenausbau wurde ab 1882 beschleunigt mit dem Ziel, die Flotte auf 30 Kreuzer und zwölf Torpedoboote auszubauen. Ab 1886 gab die Regierung öffentliche Anleihen aus, um ein noch größeres Torpedobootprogramm finanzieren zu können.

Mitte der 1880er-Jahre wandte sich Japan vorübergehend von Großbritannien ab – und Frankreich zu. Die aktuelle, auf schnelle und bewegliche Kriegsschiffe und Taktiken aufbauende *jeune ecole* der französischen Marine beeinflusste nun auch Japans Flotte. Torpedos und Seeminen gelangten in die japanischen Arsenale. Ende des Jahrzehnts begann Tokio allerdings wieder englische Schiffe zu erwer-

MACHTDEMONSTRATION: Japanische Schiffe vor der Küste Chinas 1914; an der aggressiven deutschen Flottenpolitik rächten sich die Japaner mit der Eroberung der deutschen Kolonie Kiautschou Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive

GUTE BEZIEHUNGEN: 1902 schlossen Großbritannien und Japan einen Vertrag, der den Briten gestattete, ihre Interessen in China wahrzunehmen, während Japan Zugriff auf Korea erhielt. Das Bild zeigt eine Postkarte, mit der die japanische Sapporo-Brauerei die britische Flotte in Japan willkommen hieß Foto: Interfoto/Mary Evans



BESCHLEUNIGTER FLOTTENBAU: Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts nahm die japanische Marinerüstung enorm Fahrt auf Foto: Interfoto/Mary Evans

ben. 1892 kam mit London ein bilaterales Beistandsabkommen zustande.

Bis dahin bestand die japanische Flotte aus 52 Einheiten, darunter 24 Torpedobooten. Das schwerste Schiff war ein geschützter Kreuzer mit 4.300 Tonnen Verdrängung. Schwerste Waffe im Arsenal war ein 12,6-Zoll-Geschütz, das für die in Japan gebauten Kreuzer vorgesehen war. Angesichts zunehmender Spannungen mit Russland beschloss die Regierung eine nochmalige Aufrüstung. Zwischen 1892 und 1897 bewilligte das Parlament sechs Schlachtschiffe und sechs große Panzerkreuzer (7.000 Tonnen) sowie eine Vielzahl kleinerer Kampfschiffe.

Das Ziel war eine 260.000-Tonnen-Flotte, die über die Möglichkeit verfügen würde, gleichzeitig die russische Pazifikflotte sowie eine Flottille aus einem zweiten Land zu besiegen. Nach der Jahrhundertwende galt Japan als Seemacht ersten Ranges, und am Vorabend des Russisch-Japanischen Krieges (1904/05) verfügte ihre Kriegsflotte über sechs Schlachtschiffe, acht Panzerkreuzer, neun Kreuzer, 24 Zerstörer und 63 Torpedoboote (darunter ein Panzerkreuzer und 26 Torpedoboote deutscher Herstellung).

Seemacht ersten Ranges

Die Nippon Kaigun war hiermit zur viertstärksten Flotte der Welt aufgestiegen. Der überwältigende Sieg der japanischen Marine über zwei russische Flotten 1904 und 1905 sicherte Japans Anerkennung als maritime Großmacht, die vertraglich an sich zu binden Deutschland versäumte.

Obwohl Japan zwischenzeitlich über vier große Schiffswerften verfügte, bestand ein wesentlicher Teil der japanischen Flotte – insbesondere die Großkampfschiffe – noch aus Importen aus Westeuropa und zu einem geringeren Anteil aus den USA. Dies lag größtenteils an einer noch unzureichenden Infrastruktur für die Produktion von Panzerstahl, Maschinen und Geschützen. In den Jahren nach 1905 verfolgte Tokio die Strategie „Kopieren – Verbessern – Innovieren“, kaufte Schiffspläne und fertige Bauteile in Europa und führte die Endmontage dann auf japanischen Werften durch, bei parallelem Ausbau von Werften und Zulieferindustrie.

JAPAN UND DIE USA ALS GEGNER

Der Seekrieg gegen die USA war nur eine Frage der Zeit. Die Interessen beider Industrie- und Expansionsmächte mussten im Pazifik irgendwann kollidieren. Der Zweite Weltkrieg sollte dies bestätigen.

Ab 1913 war Japans Marine von Importen unabhängig. Die Schiffsbauindustrie hatte nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ den Anschluss an den Westen erreicht. Im Verlauf des Ersten Weltkriegs exportierte Japan sogar zwölf Zerstörer an Frankreich. Auch London hätte japanische Schiffe erworben, doch verweigerte Tokio die erwünschten vier Einheiten der *Kongo*-Klasse, die als kampfstärkste Schlachtkreuzer dieser Zeit galten. Vermutlich befürchtete Tokio, dass nun England seinerseits die japanische Technologie kopieren würde.

Obwohl die Beziehungen zu den Vereinigten Staaten im frühen 20. Jahrhundert gut waren – Washington lieferte 1905 sogar fünf seiner gerade eingeführten Unterseeboote nach Tokio – begannen japanische Marinestrategen bereits zu dieser Zeit mit Plänen für einen Seekrieg gegen die USA. Ausschlaggebend war die Erkenntnis, dass die Interessen der beiden Expansionsmächte im Pazifik letztendlich irgendwann aufeinanderstoßen müssten, insbesondere nach dem amerikanischen Erwerb der Philippinen und Guams im Jahr 1898.

Flottenabkommen

Tokio beschloss eine Flotte im Umfang von 70 Prozent der US Navy. Bis 1921 wuchs die japanische Marine zur weltweit drittgrößten heran, was Japan mit einem Drittel des gesamten Staatsetats bezahlte. Das Washingtoner Flottenabkommen von 1922 setzte diesen kostspieligen Plänen allerdings vorerst ein Ende. Der von sämtlichen bedeutenden Seemächten paraphierte Vertrag begrenzte die Anzahl der Schlachtschiffe und Flugzeugträger jeder Nation und setzte eine größenmäßige Obergrenze von 10.000 Tonnen für Kreuzer; die japanische Flotte durfte künftig maximal 60 Prozent des Umfangs der Royal Navy und der US Navy unterhalten. Dies führte zu Spannungen innerhalb des Regierungslagers und der Militärs in Japan. Sowohl Befürworter wie Gegner des Vertrages strebten die japanische Vorherrschaft im Westpazifik an, doch bewerteten sie die Flottenbeschränkung unterschiedlich.

Kritiker empfanden den festgelegten Nachteil gegenüber den USA und England

ZENTRALE EINHEIT: Als Schlachtschiff konzipiert und gebaut, später zum Flugzeugträger umgerüstet, war die erste *Kaga* als Flaggschiff der 1. Trägerdivision Anfang der 1930er-Jahre in chinesischen Gewässern eingesetzt Foto: picture-alliance/CPA Media

als nationale Beleidigung. Befürworter des Vertrages – darunter der spätere Großadmiral und Flottenbefehlshaber Isoroku Yamamoto – erkannten Vorteile für Japan: Im Falle eines Wettrüstens hätten die USA – mit der fünffachen Industriekapazität Japans – eindeutig den Vorteil; die Obergrenzen des Abkommens schadeten nach dieser Auslegung den USA mehr als Japan. Ferner untersagte der Vertrag befestigte Marineanlagen. Denn sollte es zum Krieg kommen, würde diese die Einnahme US-amerikanischer, chinesischer und russischer Häfen im Pazifik wesentlich erleichtern.



ANFANG VOM ENDE: Mit dem Angriff der Japaner auf Pearl Harbor am 7. Dezember begann die (lange erwartete) japanisch-amerikanische Auseinandersetzung im Pazifik Foto: Interfoto/awkz

Technische Innovationen

Wie die anderen Seemächte konzentrierte sich Japan im Jahrzehnt nach dem Abschluss des Flottenabkommens darauf, die Kampfkraft durch technologische und taktische Innovation zu stärken. Einen besonderen Schwerpunkt legten die Militärs auf die Marinefliegerei. Auch hier suchte Tokio zuerst die Unterstützung durch London, und die britische Regierung entsandte daraufhin in den Jahren 1921 bis 1923 eine 27-köpfige Beratergruppe.

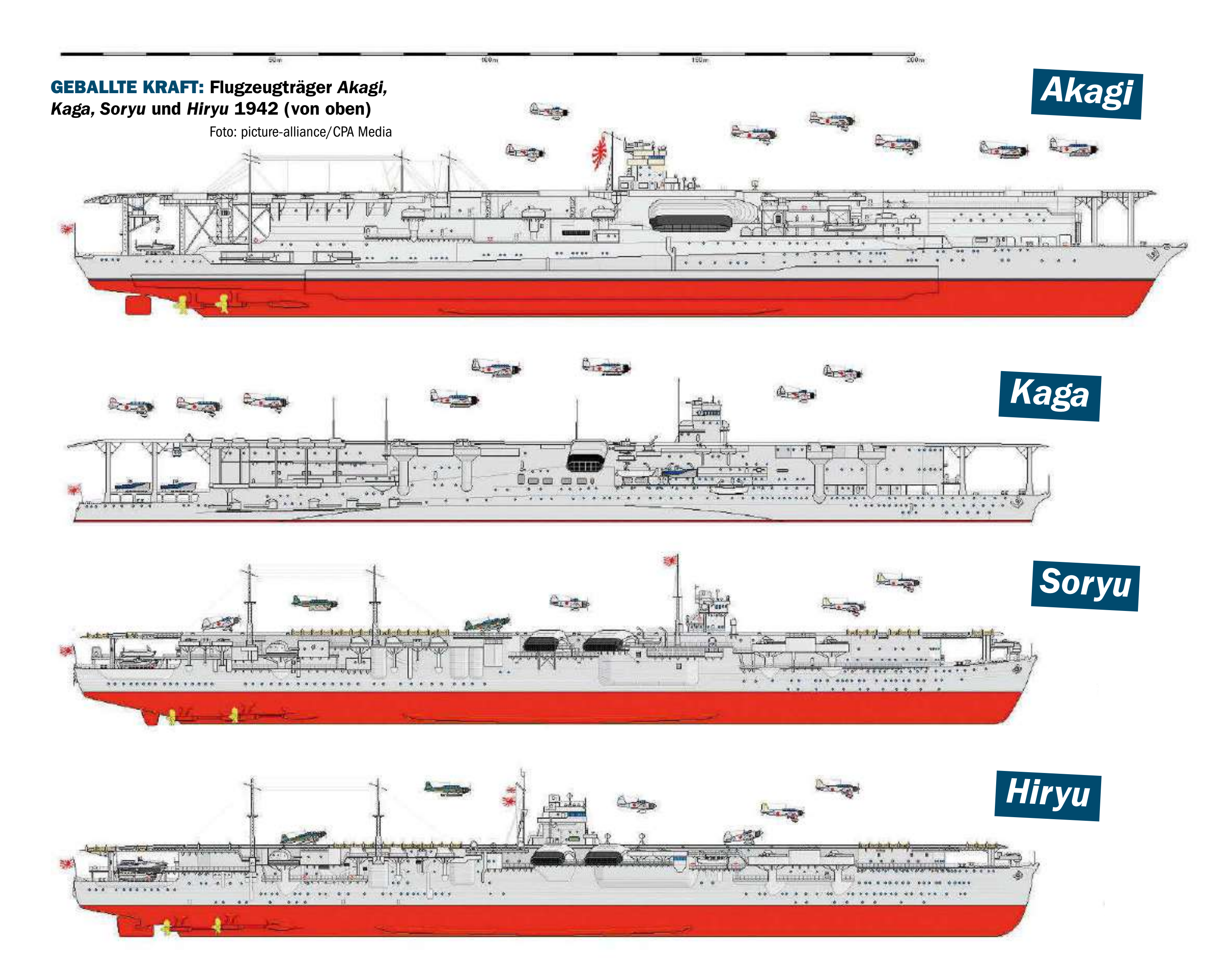
Die Briten führten 100 Flugzeuge sowie eine Auswahl an Waffen und Kommunikationsausrüstung mit, um sowohl Piloten als auch Wartungs- und Versorgungsmannschaften auszubilden. Vor der Heimreise der Briten warb Japan den Delegationsleiter, Captain William Forbes-Sempill, als Spion an. Der Offizier belieferte Japan bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs mit Details neuester westlicher Rüstungstechnologie.

Japan nutzte sowohl im Ausland erworbene wie im Inland entwickelte Technologie, um immer leistungsfähigere Schiffe und Ausrüstung einzuführen. Auf einigen Gebieten – etwa Zerstörern und Torpedos – war die Nippon Kaigun bald Spitzenreiter.

> „Da Wasser keine beständige Form hat, gibt es im Krieg auch keine gleichbleibenden Bedingungen“
>
> Sun Tzu, dessen Lehren in der Marine Japans großen Einfluss hatten

Tokio gab 1934 den Austritt aus dem Flottenabkommen bekannt. Ab 1936 begann das numerische Wettrüsten erneut. Zum Zeitpunkt des Angriffs auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 verfügte die Nippon Kaigun über sechs schwere und vier leichte Flugzeugträger, zwölf Schlachtschiffe, 18 schwere und 20 leichte Kreuzer, 117 Zerstörer sowie 51 große und 36 mittlere bis kleine Unterseeboote. Strategisch setzte Tokio im Seekrieg gegen die USA primär auf Flugzeugträger. Sowohl beim Angriff auf die Pazifikflotte in Pearl Harbor wie im Kampf gegen die Royal Navy im Südpazifik und im Indischen Ozean schien die Strategie anfänglich aufzugehen. Die japanischen Trägergruppen konnten weitgehend ohne Vorwarnung angreifen und in kürzester Zeit schwerste Schäden an Schiffen, Hafenanlagen, Flugplätzen und Depots verursachen.

Doch die Freude währte nur kurz. Japan musste feststellen, dass ihre schnelle Besetzung Tausender Inseln im Südpazifik Gefahren mit sich brachte. Die langen Versorgungswege wurden zum beliebten Jagd-



GEBALLTE KRAFT: Flugzeugträger *Akagi*, *Kaga*, *Soryu* und *Hiryu* 1942 (von oben)
Foto: picture-alliance/CPA Media

revier US-amerikanischer U-Boote und Schnellboote. Noch schwerwiegender war jedoch die Tatsache, dass die Flugzeugträgerflotte der US Navy ebenso kampfstark war wie die japanische. Als ausschlaggebend erwies sich allerdings die – bereits zwei Jahrzehnte zuvor durch Yamamoto festgestellte – Qualität der US-Industrie, die wesentlich besser als die japanische darauf eingestellt war, neue Schiffe, Flugzeuge und Munition zu produzieren.

Japan stößt an Grenzen

Im Jahr 1941 bauten japanische Werften Kriegsschiffe mit einer Gesamttonnage von 180.000 Tonnen, verglichen mit nur 130.000 Tonnen für die US Navy. Zwischen 1942 und 1945 lieferten japanische Werften eine Gesamttonnage von 550.000 Tonnen an die Nippon Kaigun, US-Werften sandten im gleichen Zeitraum die sechsfache Tonnage an die Navy. Bei Kriegsende besaß die japanische Flotte trotz anhaltenden Schiffsbaus nur noch ein Viertel ihrer Stärke von 1941.

KAGA 1928 UND *KAGA* 2015 EIN VERGLEICH

Gebaut	Kawasaki Werft, Kobe 1920–1928	Ishikawajima-Harima (IHI) Werft, Yokohama 2013–2015
Verdrängung	38.800 t	27.000 t
Länge / Breite	248 x 32,5 m	248 x 38 m
Tiefgang	9,5 m	7,5 m
Antrieb	4 Kampon Dampfturbinen, 4 Wellen, 8 Kampon Boiler	COGAG, 2 Wellen 4 x GE/IHI LM2500IEC Gasturbinen
Kraftleistung	127.400 PS / 95 MW	112.000 PS / 84 MW
Reichweite	10.000 sm	geheim
Höchstfahrt	28 kn	> 30 kn
Besatzung	1.700	370 (plus 400 Mann Landungstruppen)
Bewaffnung	10 x 200 mm; 8 x 127-mm-Zwillingsgeschütze; 11 x 25-mm-Zwillings-FlaK	2 x 20-mm-Phalanx CIWS; 2 x SeaRAM (je mit 11 Flugabwehrraketen)
Geschwader	75–90 Jäger und Bomber	14 Senkrechtstarter

Nach der Kapitulation 1945 musste Japan vollständig abrüsten. Die 1947 verabschiedete Verfassung verpflichtete Japan auf Ewigkeit, auf eine offensive Kriegführung zu verzichten. Dennoch erzwangen die Realitäten des Kalten Krieges schon bald neue militärische Strukturen. Tokio stellte 1952 Küstenschutzkräfte auf und benannte sie 1954 in „Japanische Maritime Selbstverteidigungskräfte“. Diese Bezeichnung trägt Japans Marine noch heute, um den defensiven Charakter des Militärs zu unterstreichen. Die USA rüsteten die neue japanische Marine mit Minensuchschiffen und mehreren Zerstö-

GEMEINSAME ÜBUNG: Der japanische Lenkwaffenzerstörer *Shimagaze* (DDG 172) und die beiden australischen Fregatten *HMAS Warramunga* und *HMAS Perth* im australischen Marinehafen Darwin während „Exercise Kakadu 2012“ Foto: Sammlung Dean

rern aus, und bereits 1956 lief der Zerstörer *Harukaze* als erstes im Nachkriegsjapan gebautes Kriegsschiff vom Stapel. Die Hauptaufgabe der Marine während des Kalten Krieges bestand – in enger Zusammenarbeit mit der US Navy – in der Sicherung der umgebenden Gewässer vor sowjetischen Unterseebooten.

Seit den 1990er-Jahren öffnete sich die japanische Flotte und übernahm eine aktivere Rolle: Sie beteiligt sich direkt an humanitären und friedenssichernden Einsätzen mit UN-Mandat, auch außerhalb asiatischer Gewässer. Im Verlauf des letzten Jahrzehnts zeichnete sich schließlich die verstärkte Bereitschaft zu vollwertigen militärischen Einsätzen ab, um die Meere zu sichern oder Partner und Verbündete zu unterstützen.

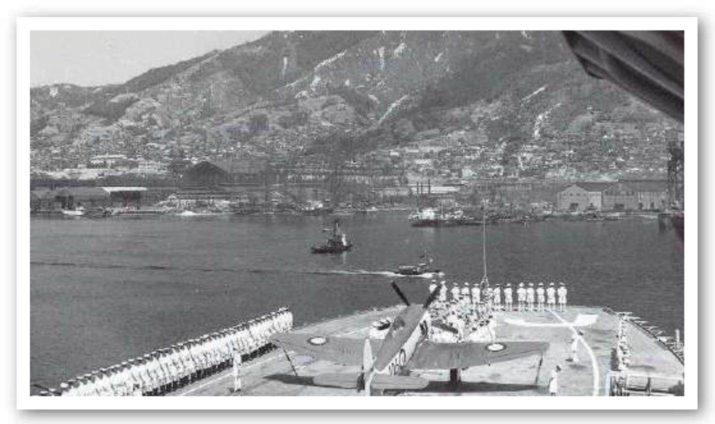
Zwischenzeitlich gilt die japanische Marine mit einer Sollstärke von 50.000 Mann als fünftstärkste maritime Streitmacht der Welt. Den Kern der Kriegsflotte bilden vier Hubschrauberträger (davon zwei Einheiten der *Izumo*-Klasse), 26 Zerstörer, zehn Fregatten, sechs Korvetten, 18 Jagd-Unterseeboote und 29 Minenkampfeinheiten. Sämtliche Schiffe stammen aus einheimischer Produktion. Einschließlich weiterer Hilfsschiffe beträgt die Gesamttonnage rund 450.000 Tonnen. Hinzu kommen rund 200 Flugzeuge und 150 Hubschrauber, die größtenteils auf U-Jagd ausgerichtet sind.

STOLZ AUF DIE GESCHICHTE: Vor-Dreadnought-Schlachtschiff *Mikasa* in der Gedenkstätte/Schiffsmuseum in Yokosuka; im Vordergrund der legendäre Admiral Heihachiro Togo Foto: Sammlung Dean

Spitzentechnologie

Auch heute gehören die japanischen Kriegsschiffe zur technologischen Spitzenklasse. Dies gilt vor allem für die mit dem AEGIS-Führungssystem ausgestatteten Lenkwaffenzerstörer der *Kongo*-, der *Atago*- und der neuen *Maya*-Klasse. Diese Einheiten sind nicht nur auf die konventionelle Flugabwehr ausgerichtet, sie können auch SM-3-Block-1B-Raketen zur Abwehr ballistischer Mittelstreckenraketen einsetzen. Diese Aufgabe dient sowohl dem Schutz von Schiffsverbänden auf See sowie dem Schutz der japanischen Zivilbevölkerung im Fall eines Atomraketenangriffs, etwa durch Nordkorea. Als einziger ausländischer Partner der Vereinigten Staaten ist Japan aktiv daran beteiligt, die SM-3-Abfangraketen zu entwickeln und zu verbessern.

Sowohl die nordkoreanische Bedrohung wie die chinesische Expansionspolitik im Westpazifik sind für Japan Anlass, eine verstärkte Rolle im Rahmen der regionalen Sicherheit – bis in den Indischen Ozean hinein – zu übernehmen. In diesem Kontext ergänzen und entlasten sie die US Navy, die derzeit unter äußerster Anspannung global operiert. Die historische Entscheidung, künftig auch Flugzeugträger einzusetzen, beweist, wie ernst Tokio die internationale Sicherheitslage bewertet. ⚓



UNTER BEOBACHTUNG: Der britische Träger *HMS Warrior* läuft den japanischen Hafen Kure an. Auch Japan stand nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst unter Besatzungsherrschaft Foto: Interfoto/Mary Evans



NICHT WEGZUDENKEN: Vor wenigen Monaten hat sich die Stralsunder Bürgerschaft dafür ausgesprochen, die *Gorch Fock I* anzukaufen

Foto: picture-alliance/ImageBroker

Segelschulschiff *Gorch Fock I*

Unter fünf Flaggen



UNTER VOLLEN SEGELN: Seit 7. November 1935 fuhr das Segelschulschiff unter der neu eingeführten Reichskriegsflagge – wie die Schwesterschiffe *Horst Wessel* und *Leo Schlageter*
Foto: Archiv Verlag

Reichsmarine – Kriegsmarine – Sowjetische Marine – Ukrainische Handelsmarine – und seit 2003 als Museumsschiff im Hafen von Stralsund unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland: Die *Gorch Fock I* hat ein bewegtes Leben hinter sich. Eine Würdigung in Bildern

Von Beate Hinrichsen M.A.



VORGÄNGERIN: Wäre die *Niobe* 1932 nicht gesunken, hätte es die *Gorch Fock* wohl nie gegeben Foto: Archiv Verlag



IM BAU: Eine vorgefertigte Sektion wird auf den Kiel aufgesetzt und das Spantengerüst des Vorschiffs lässt die eleganten Linien bereits erkennen Fotos: Archiv Verlag

GENERALPLAN: Mit der Baunummer 495 begann die Hamburger Werft Blohm & Voss am 2. Dezember mit dem Bau Foto: Archiv Verlag



IN DEN STARTLÖCHERN:
Nach dem Stapellauf im Ausrüstungsdock, allerdings noch ohne Propeller
Fotos: Archiv Verlag

Am Anfang der Legende stand eine Katastrophe, ohne die eine *Gorch Fock* wohl nie aus der Taufe gehoben worden wäre. Als das Segelschulschiff *Niobe* auf einer Übungsfahrt in die östliche Ostsee am 26. Juni 1932 in einer Gewitterfront sank und 69 Männer mit in die Tiefe nahm, hatte die Reichsmarine nicht nur eine große Anzahl angehender Seeoffiziere verloren, sondern auch ihr einziges Segelschulschiff.

Die Marineleitung fasste schnell den Entschluss, eine Nachfolgerin bauen zu lassen, auf der nach dem tragischen Unglück der *Niobe* Sicherheit Vorrang haben sollte. Als „Projekt 1115 Ersatz Niobe" ließ sich die Admiralität verschiedene Entwürfe vorlegen. Das Besondere war ihre Forderung nach einem möglichst schnellen Bau – der nächste Offizierlehrgang sollte bereits ab 1. Juli 1933 darauf ausgebildet werden – und dass sich das neue Schiff selbst bei einer Krängung von 90 Grad wieder selbst aufrichten konnte. Schließlich ging der Bauauftrag am 2. Dezember 1932 an die erfahrene Hamburger Werft Blohm & Voss.

Nach nur 100 Tagen Bauzeit lief das Schiff am 3. Mai 1933 vom Stapel und wurde in Anwesenheit des Chefs der Marineleitung, Admiral Erich Raeder, auf den Namen *Gorch Fock* getauft. Es war aber nicht ein Stapellauf wie viele andere, sondern ein nationales Ereignis, zu dem zahlreiche Honoratioren und Ehrenabordnungen geladen waren. Sogar eine Ehrenkompanie des Kleinen Kreuzers *Karlsruhe* nahm Aufstellung.

Vorbild für Vaterlandsliebe

Raeder hatte dem Reichspräsidenten den Namen *Gorch Fock* vorgeschlagen, da er mit dem Seefahrtsdichter und Weltkrieg-I-Matrosen ein Vorbild „heißer Vaterlandsliebe, hoher Begeisterung für den harten, aber schönen Beruf des Seemanns, starkem Mannestum, treuer Pflichterfüllung und gläubigem Gottvertrauen" verband. Besonders war auch, dass die Vorsitzende des „Flottenbundes Deutscher Frauen" Marie Fröhlich die Taufrede hielt.

Am 27. Juni 1933 unter dem ersten Kommandanten Kapitän zur See Mewis in Dienst gestellt, war das Schiff für 198 Seekadetten und 65 Mann Stammbesatzung ausgelegt und unternahm in der Folgezeit – zunächst unter der Flagge der Reichsmarine, ab Mitte 1935 unter der Flagge der Kriegsmarine – planmäßig Ausbildungsfahrten in den küstennahen Gewässern Deutschlands. Später folgten auch Auslandsreisen – Ostsee, Skagerrak und die Deutsche Bucht blieben aber die vornehmlichen Seegebiete ihrer Ausbildung. Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde die *Gorch Fock* der 1. Marine-Lehrab-

teilung unterstellt, später nach Stralsund verlegt und diente als stationäres Schulschiff, ab 1942 in Swinemünde und Pillau als Wohnschiff – alles wenig ersprießliche Verwendungen, und ein Schwelbrand sorgte zusätzlich für ziemlichen Verdruss mit dem Schiff. Selbst eine erneute Verwendung als Ausbildungsschiff vor Rügen im Jahre 1944 änderte nichts an der Tatsache, dass die *Gorch Fock* kaum noch in Fahrt kam, und als die Rote Armee näher rückte, musste sie endgültig außer Dienst stellen.

Das Ende?

An diesem Tag, es war der 27. April 1945 (andere Quellen sprechen vom 30. April), schlugen drei Granaten sowjetischer Panzer in das Schiff ein, aber da war bereits entschieden, den Segler durch Sprengung im Strelasund zu versenken, um ihn nicht in feindliche Hände fallen zu lassen.

Ob so oder so: Die *Gorch Fock* war in jedem Fall Beute der Sowjetunion, die sie 1947 im vierten Versuch heben und nach Stralsund verbringen ließ, um sie zunächst einmal zu reinigen. Dann begann die allmähliche Wiederbelebung unter sowjetischer Bauaufsicht abwechselnd in Wismar und Rostock mit ihrem neuen Namen *Towarischtsch* („Genosse"); anschließend nahm die Bark als Segelschulschiff der sowjetischen Handelsflotte mit Heimathafen Cherson ihren Betrieb auf. Nach einer Weltreise, die sie unter anderem nach Plymouth und Gibraltar führte, befuhr die *Towarischtsch* mit Studenten verschiedener Seefahrtsschulen von 1951 bis 1957 ausschließlich das Schwarze und das Asowsche Meer.

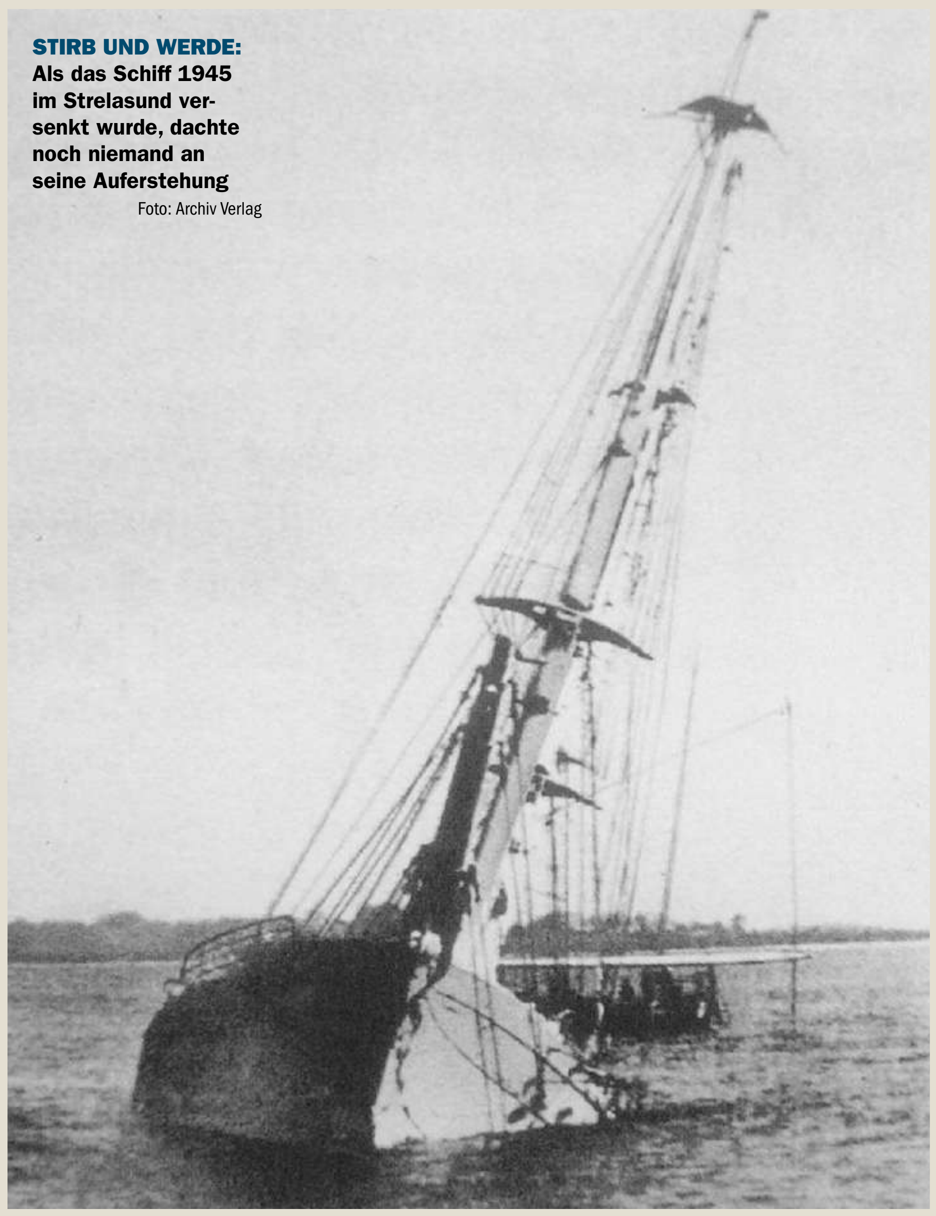
Gesandter einer Großmacht

In der politischen Tauwetterperiode öffnete sich die Sowjetunion auch dem Westen, und ausgedehnte Auslandsfahrten zeugten vom neuen Spirit einer ungewohnten Weltoffenheit: Die Teilnahme an der 175-Jahr-Feier der Fregatte *Constellation* in den USA 1972 und den Internationalen Segelregatten Operation Sail ’74 und ’76, aus denen die *Towarischtsch* als Gewinnerin hervorging, waren Meilensteine im ereignisreichen Leben dieses Schiffes.

Die Reisen mit Zielhäfen in Europa, Afrika, Nord- und Südamerika dienten einerseits der Schulung des künftigen Schiffspersonals, aber andererseits auch dazu, als Gesandter der Großmacht Sowjetunion in der ganzen Welt Flagge zu zeigen. Nach dem Zerfall der UdSSR fiel die Bark 1991 der Ukraine zu, die sie aus Kostengründen allerdings schon zwei Jahre später deaktivierte.

Vorübergehend in Wilhelmshaven als Flaggschiff der Expo 2000, gelang der große Coup 2003, als das ziemlich mitgenommene





STIRB UND WERDE: Als das Schiff 1945 im Strelasund versenkt wurde, dachte noch niemand an seine Auferstehung
Foto: Archiv Verlag



IN VOLLER PRACHT: Die *Gorch Fock I* war vor dem Zweiten Weltkrieg der Inspektion des Bildungswesens der Kriegsmarine unterstellt
Foto: Archiv Verlag



ORIGINALE: Das prachtvolle Steuerrad lohnt einen genaueren Blick, genauso wie das ...



... Bordmuseum mit Exponaten aus über 80 Jahren Geschichte
Fotos: picture-alliance (2)



AUFSTIEG: Der deutsche Verein Tall-Ship sorgte für die Wiederbelebung als Museumsschiff in Stralsund
Foto: SZ-Photo/Mike Schmidt

Schiff in seinen ursprünglichen Heimathafen Stralsund zurückkehrte. Nach umfangreichen Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten zeigt sich die *Gorch Fock I* nunmehr als Museumsschiff an der sogenannten Ballastkiste einem staunenden und faszinierten Publikum. Noch hat die *Gorch Fock I* eine bis 2020 gültige „Schwimmfähigkeitsbescheinigung". Wenn diese abläuft, steht es schlecht um die Zukunft dieses ebenso geschichtsträchtigen wie schnittigen ehemaligen Segelschulschiffes dreier Nationen. ⚓

REGIONALGRUPPE HAMBURG

Eisbrecher damals und heute



Schwerstarbeit für den Eisbrecher *Johannes Dalmann* im Hamburger Hafen; im Hintergrund der 1896 gebaute Frachtsegler *Rickmer Rickmers*

Foto: picture-alliance/ImageBroker

Am 17. Januar lud die DGSM-Regionalgruppe zum Vortrag von Jens Bald, der ein Fachbuch mit dem Titel *Eisbrecher in Hamburg* veröffentlicht hat. Er gab einleitend einen Einblick in das vorindustrielle Zeitalter, beleuchtete insbesondere die damalige Wirtschaftslage und skizzierte auch die vorherrschende Situation der Schifffahrt, die von küstennahem Warenaustausch und überwiegend ruhender Schifffahrt in den eisigen Wintermonaten geprägt war.

Erste regelmäßige Eisbekämpfung in Hamburg, so der Referent, gab es seit 1778, die über die Jahre schließlich mit Eisewern und Eiskähnen vollzogen wurde. Sich stetig wiederholende Ereignisse wie eine über mehrere Kilometer komplett zugefrorene Elbe oder eine Zerstörung fast sämtlicher Hamburger Pfahlbauwerke im Wasser durch Eis (1839) ließen schließlich vermehrt das Bedürfnis entstehen, das Eis intensiver zu bekämpfen. Der Referent beschrieb anschließend die Zustände Hamburgs im Industriezeitalter, die, nicht zuletzt begünstig durch die Einführung der Dampfschifffahrt und des Eisenschiffbaus, einen rasant wachsenden Warenaustausch nach sich zogen, der aber immer wieder durch Eis auf der Elbe be- oder sogar verhindert wurde.

In der Folge befassten sich die Kaufmannschaft wie auch der Senat in den 1850er-Jahren mit dem Problem des eisbedingt gehemmten Warenflusses im Winter und ließen Entwürfe erster Dampfeisbrecher prüfen. Weitere sehr harte Winter in den Jahren 1855 und 1870 und ein sich offenbar stark gegenüber den Interessen der Kaufmannschaft zurückhaltender Senat führten schließlich zur Gründung des „Comité zur Beseitigung künftiger Schiffssperren auf der Elbe“, was schließlich in einer Ausschreibung eines Eisbrechers mündete, die letztlich C. F. Steinhaus mit seinem Entwurf für sich entscheiden konnte. Dieser erste „Eisbrecher No 1“ zeichnete sich durch geringe Schiffsabmessungen bei größtmöglicher Maschinenleistung, durch ausfallende Spanten im Bereich der Schwimmwasserlinie und einer Vermeidung von geraden Wasserlinien aus und war vom Kiel bis zum Vorschiff hochgezogen.

Zudem hatte das Schiff eine geringe Anfangsstabilität und ein tief unter dem Eis liegendes Ruderblatt – alles Grundsätze übrigens, die bis heute beim Bau von kleineren Eisbrechern Bestand haben. Jens Bald präsentierte in seinem bildgestützten Vortrag weitere Eckpunkte bezüglich der hamburgischen Eisbrecher, schilderte die 1876 eintretende Verstaatlichung der Eisbrecher durch Angliederung an das Amt für Strom- und Hafenbau, den Bau von „Eisbrecher No 2“ und weiterer Schiffe, die am Ende schließlich fast 100 Jahre im Einsatz sein sollten. Herr Bald beleuchtete noch weitere wichtige Ereignisse im Zusammenhang mit der Eisbrecherflotte wie etwa die Gründung der Reichswasserstraßenverwaltung (1919), die Zeit der Wirtschaftskrise, Geschehnisse rund um das Groß-Hamburg-Gesetz (1937), die Verwendung der Schiffe während des Zweiten Weltkriegs wie auch das Neubauprogramm von 1947.

Schließlich ging der Referent noch auf die Neubauten von 1974, 1986, 2014 und 2016 ein, erklärte technische Details, darunter die mit den jüngsten Neubauten verbundenen Umweltauflagen (Abgasnachbehandlung) und schloss seinen Vortrag mit einer Kurzbeschreibung des Dampfeisbrechers *Stettin*, der eigentlich für ein anderes Einsatzgebiet konzipiert worden war und nur bedingt durch die Folgen des Zweiten Weltkriegs den Weg nach Hamburg beziehungsweise Wedel gefunden hatte, aber heute fester Bestandteil des Museumshafens Oevelgönne ist. *Stephan Karraß, Regionalgruppe Hamburg*



REGIONALGRUPPE NRW

Großer Stand auf der „boot“ in Düsseldorf



Immer ein Publikumsmagnet: unser Stand auf der Düsseldorfer Weltmesse „boot“

Auch in diesem Jahr nahm unsere Gesellschaft wieder als Aussteller an der Messe „boot“ in Düsseldorf teil. Sie war als einzige schifffahrtshistorische Vereinigung von der Messeleitung eingeladen worden und belegte vom 19. bis 27. Januar einen über 60 Quadratmeter großen Stand in Halle 14. Die größte Wassersportmesse der Welt fand in diesem Jahr zum 50sten Mal statt (siehe *Schiff Classic Jahrbuch 2019*). Mit fast 2.000 Ausstellern aus 73 Ländern auf 220.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche setzte die „boot 2019“ eine neue Bestmarke. 250.000 Messebesucher reisten aus über 100 Ländern nach Düsseldorf. Rund 1.500 fanden an den neun Messetagen den Weg zum DGSM-Stand und ließen sich über den Geist, die Ziele und die Veranstaltungen unserer Gesellschaft informieren.

Das aus insgesamt 15 Mitgliedern bestehende Organisationsteam der Regionalgruppe NRW konnte bei Vorbereitung und Durchführung des Messeauftritts auf die Erfahrungen aus den Vorjahren zurückgreifen. Die meisten Exponate des Standes wurden wieder vom Museum der Deutschen Binnenschifffahrt aus Duisburg zur Verfügung gestellt. Das Team der Regionalgruppe NRW war an jedem der neun Messetage mit mindestens vier Mitglieder vertreten, um interessierte Gäste zu informieren und neue Mitglieder zu werben.

Als besondere Attraktionen erwiesen sich dabei, neben den wertvollen Modellen des Binnenschifffahrtsmuseums, ein großer Büchertisch, Vitrinen mit Papiermodellen im Maßstab 1:1.250 unseres Mitglieds Rudolf Damm und der Imagefilm der Regionalgruppe Hamburg. Erstmalig konnte ein seltenes Großmodell des Nachtjagdleitschiffs *Togo* eines privaten Leihgebers gezeigt werden.

Die vielen Attraktionen führten dazu, dass der DGSM-Stand rege besucht war. Die Messebesucher erhielten Flyer unserer Gesellschaft und des Binnenschifffahrtsmuseums und es wurden mehr als 300 antiquarische Bücher gegen eine kleine Spende an Interessenten abgegeben.

Daneben hielten unsere Mitglieder Ulrich Hahn, Olaf Rahardt, Robert Wolf, Christoph Schäfer und Heinrich Walle im sogenannten Classic Forum schifffahrtshistorische, kunsthistorische und technikgeschichtliche Vorträge, die ebenfalls erfolgreich für die DGSM warben. Das stolze Ergebnis sind zwölf neue Mitglieder!

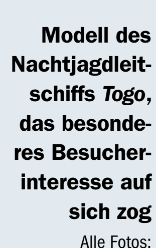
Ronald Hopp, Regionalleiter NRW



Ulrich Hahn hielt einen schifffahrtshistorischen Vortrag über den Atlantikliner *United States*



Der Marinemaler und DGSM-Regionalleiter Thüringen, Olaf Rahardt, in seinem Element





Modell des Nachtjagdleitschiffs *Togo*, das besondere Besucherinteresse auf sich zog

Alle Fotos: Ronald Hopp

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29,
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de

Die Geschäftsführung nimmt ab sofort Anmeldungen zur Jahreshauptversammlung an, die vom **11. bis 13. Oktober in Koblenz** stattfinden wird. Die Kosten für die Veranstaltung und der Tagesablauf stehen noch nicht fest.

U 23 nach 75 Jahren aufgespürt

Der letzte Zeuge

Konteradmiral a. D. Rudolf Arendt, im Zweiten Weltkrieg jüngster und heute ältester ehemaliger U-Boot-Kommandant, erinnert an „sein Boot“ und das fast vergessene Kapitel des U-Boot-Krieges im Schwarzen Meer

Von Stephan-Thomas Klose



IM SCHWARZEN MEER: Die deutschen U-Boote vom Typ II B (hier U 18) der 30. U-Flottille unternahmen zwischen 1942 und 1944 insgesamt 57 Feindfahrten im Schwarzen Meer. Oben: Rudolf Arendt als Konteradmiral im Führungsstab der Streitkräfte 1980. Er kommandierte U 23 Fotos: Sammlung Arendt



ZEITZEUGE DES U-BOOT-KRIEGES IM SCHWARZEN MEER: Rudolf Arendt im Gespräch mit unserem Autor Stephan-Thomas Klose Foto: Stephan-Thomas Klose



VON FEINDFAHRT ZURÜCK: U 18 läuft nach der dritten Feindfahrt mit zwei weiteren Versenkungswimpeln am 24. September 1943 in Konstanza ein Foto: Sammlung Arendt

Ende Januar berichteten der türkische Sender *TRT* und die staatliche türkische Nachrichtenagentur *Anadolu* vom Fund eines deutschen U-Bootes aus dem Zweiten Weltkrieg im Schwarzen Meer vor Agva nordöstlich von Istanbul. Die Meldung elektrisierte auch zahlreiche deutsche Medien und Online-Dienste, denn rasch stand fest, dass es sich um U 23 handelte, eines von sechs U-Booten der 30. U-Flottille der Kriegsmarine, die vom Oktober 1942 bis zum September 1944 im Schwarzen Meer operierte.

Die U-Boote der Baureihe B II waren auf abenteuerlichem Weg – teils auf riesigen Tiefladern über den Landweg und eingefasst von großen Schwimmkörpern auf der Donau – im Sommer 1942 von Kiel zum rumänischen Konstanza transportiert worden. Sie sollten der sowjetischen Schwarzmeerflotte Paroli bieten. Seit ihrer Selbstversenkung vor 75 Jahren galten die Wracks der letzten drei U-Boote der Halbflottille, U 19, U 20 und U 23, als verschollen.

„U 23 war kein ‚Nazi-U-Boot'. Es war ein U-Boot der Deutschen Kriegsmarine"

Nachdem Wracksucher in den vergangenen Jahren die Positionen von U 19 und U 20 ausmachen konnten, gelang es schließlich dem türkischen Ingenieur Selcuk Kolay, nunmehr auch U 23 zu finden. Videos vom Fundort erlaubten seinem damaligen Kom-



LEHRMEISTER UND SCHÜLER: Unter dem Kommando von Oberleutnant z. S. Karl Fleige (links) lernte Rudolf Arendt auf fünf Feindfahrten alles über den U-Boot-Krieg im Schwarzen Meer. Das Foto entstand auf U 18 im Juli 1943 Foto: Sammlung Arendt

mandanten, Rudolf Arendt (96), das Boot eindeutig zu identifizieren. Stephan-Thomas Klose sprach mit dem späteren Konteradmiral der Bundesmarine über seine Zeit als U-Boot-Fahrer und Kommandant im Schwarzen Meer.

SCHIFF*Classic:* Sie sind derzeit ein gefragter Gesprächspartner. Sogar der türkische Fernsehsender *TRT* war schon bei Ihnen. Aber: Hunderte von deutschen U-Booten liegen noch auf dem Meeresgrund. Wie erklären Sie sich das große mediale Interesse ausgerechnet an U 23 und Ihrer Person?
Rudolf Arendt: Das kann ich mir auch nicht so richtig erklären. Schon vor 13 Jahren hat der *SWR* eine Dokumentation über die U-Boote im Schwarzen Meer und speziell U 23 gebracht. Als einziger noch einsatzfähiger Protagonist bin ich sogar mit dem Team in die Türkei gereist. Dabei lernte ich auch Herrn Selcuk Kolay kennen, der U 23 jetzt gefunden hat. Wir haben dann gemeinsam nach U 23 gesucht, es aber nicht gefunden.

SCHIFF*Classic:* Warum war es denn so schwierig, U 23 wiederzufinden? In Ihrem 1998 erschienenen Buch *Letzter Befehl: Versenken!* haben Sie die Untergangsstelle mit 41°11′N und 30°00′O doch angegeben?
Rudolf Arendt: Das hat mehrere Gründe: Meine Absicht war es damals, das Boot aus der Drei-Meilen-Zone zu bringen und außerhalb der türkischen Hoheitsgewässer auf 70 Meter Tiefe zu versenken. Aber als wir mit den letzten Amperestunden unserer Batterie nach Norden liefen, querte plötzlich von Backbord kommend ein Schiff mit Schornsteinbrand unseren Kurs. Ich musste also schnell versenken. Wie mir

„Ich war stolz darauf, dass ich so früh selbst ein Kommando erhielt“

Herr Kolay jetzt mitteilte, entdeckte er U 23 mit einer Unterwasserkamera nur 1,8 Seemeilen von der türkischen Küste entfernt auf 40 Meter Tiefe. Es liegt also auf einer ganz anderen Position als geplant; außerdem in einer Kuhle. Es konnte daher vom Sonar nicht erfasst werden.

SCHIFF*Classic:* Die Berichterstattung war wie heute üblich reißerisch: Es war von „Nazi-U-Booten“ und „Hitlers verlorener Flotte“ die Rede. War U 23 ein „Nazi-U-Boot“?
Rudolf Arendt: Diese Darstellung entspricht wohl der heutigen Political Correctness. Aber U 23 war kein „Nazi-U-Boot“. Es war ein U-Boot der Kriegsmarine.

SCHIFF*Classic:* Von „Hitlers verlorener Flotte“ zu sprechen, ist hingegen nicht ganz so abwegig. Sie zitieren in Ihrem Buch aus dem Kriegstagebuch der Seekriegsleitung vom 7. Januar 1942: „Führer wünscht erneut Einsatz einiger U-Boote im Schwarzen Meer.“ War Ihnen damals bewusst, dass Ihr Einsatz im Schwarzen Meer für die Führung von kriegsentscheidender Bedeutung war?
Rudolf Arendt: Nein. Darüber haben wir uns damals keine Gedanken gemacht. Erst als ich auf Geheiß von Kapitän Werner Rahn (Militärgeschichtliches Forschungsamt) das Buch schrieb und recherchierte, wurde mir klar, dass Hitler persönlich diesen Einsatz befohlen hatte, um den Südflügel der Ostfront auch im Herbst und Winter versorgen zu können. Und später sollte dann das Öl aus den Quellen um Maikop über das Schwarze Meer abtransportiert werden.

SCHIFF*Classic:* Als Sie am 25. Mai 1944 mit U 18 vom Stützpunkt in Konstanza/Rumänien zu Ihrer ersten Feinfahrt ausliefen, waren Sie gerade mal 21 Jahre alt und



U 23 TAUCHT AUF: Am 16. August 1944 trat Rudolf Arendt die erste Fahrt mit seinem eigenen Boot an. Sie endete auf ungewöhnliche Weise Foto: Sammlung Arendt

FESTMACHEN IM STÜTZPUNKT: U 18 nach der zweiten Feindfahrt am 22. Juli 1943 in Konstanza; im Hintergrund liegen S-Boote Foto: Sammlung Arendt

JÜNGSTER U-BOOT-KOMMANDANT DER KRIEGSMARINE: Der 21-jährige Oberleutnant z. S. Rudolf Arendt (Mitte) mit LI Karl Schneider (links) und I WO Herbert Theuring auf dem Turm von U 23 im Juni 1944 Foto: Sammlung Arendt

damit jüngster U-Boot-Kommandant der Kriegsmarine. Wie konnten Sie in diesem Alter bereits eine solche Verantwortung übernehmen?

Rudolf Arendt: Aus heutiger Sicht kann man das so sehen. Aber damals war es eine Selbstverständlichkeit, und ich war stolz darauf, dass ich nach meiner Ausbildung bei Karl Fleige, dem erfolgreichsten Kommandanten der Flottille, so früh selbst ein Kommando als Kommandant erhielt.

SCHIFF*Classic:* Vermutlich sind Sie heute der älteste noch lebende U-Boot-Kommandant des Zweiten Weltkriegs. Wie viele Männer Ihrer einstigen Besatzung leben noch?

Rudolf Arendt: Von der Besatzung lebt keiner mehr. Ich habe jedenfalls keine Verbindungen mehr. Die letzten Verbindungen sind vor zwei Jahren abgerissen. Ich bin jetzt 96; es werden nicht alle so alt.

SCHIFF*Classic:* Ihr Buch, das auch auf Ihren Tagebuchaufzeichnungen aus der Zeit der Internierung in der Türkei beruht, ist spannend und anschaulich geschrieben. Wo haben Sie gelernt, so zu schreiben?

Rudolf Arendt: Das Schreiben ging mir leicht von der Feder. Ich habe wohl eine natürliche Begabung, die Dinge so zu Papier zu bringen, wie ich sie erlebte. Ich schrieb auch nicht mit der Absicht, es später zu veröffentlichen, sondern als nutzbringende Tätigkeit während der Internierung in der Türkei. Zwar war es verboten, Aufzeichnungen zu machen, aber da die Türken sehr deutschfreundlich waren, wurde das Verbot nicht kontrolliert, und ich konnte das Tagebuch in den Doppelwänden eines selbst gebauten Holzkoffers mit nach Deutschland bringen.

SCHIFF*Classic:* Standen die sechs kleinen deutschen U-Boote vom Typ II B 1943/44 im Schwarzen Meer nicht völlig auf verlorenem Posten? Wie bewerten Sie rückbli-



EINZIGER RITTERKREUZTRÄGER IM SCHWARZEN MEER: Kapitänleutnant Karl Fleige (U 18) nach der RK-Verleihung am 16. August 1944 mit seinen Offizieren (von links): Leutnant z. S. Brar Johannsen II WO, Leutnant z. S. Maurer I WO, Kapitänleutnant Karl Fleige, Oberleutnant z. S. Rudolf Arendt, vormals I WO, und Leutnant Ing Gerhard Aufschlager LI Foto: Sammlung Arendt

IM „PÄCKCHEN“: Im Juli 1944 liegen alle sechs Boote der 30. U-Flottille in Konstanza. Vorn (von links) U 18, U 19, U 9 und U 23, dahinter U 20 und U 24 Foto: Sammlung Arendt

ckend den Einsatz der 30. U-Flottille im Schwarzen Meer? Für mich grenzt es an ein Wunder, dass Sie und Ihre Besatzungen diesen Einsatz überhaupt überlebt haben.

Rudolf Arendt: Das ist kein so großes Wunder, denn die Russen waren damals in der modernen U-Boot-Bekämpfung noch nicht so weit wie die Engländer. Sie hatten eine einzige U-Boot-Falle mit einem ASDIC-Ortungssystem, und dieses Schiff wurde von U 18 versenkt. Die Operationsbedingungen waren also ganz anders als im Atlantik. Da die Russen nur mit kleinen Geleiten dicht unter ihrer Küste auf Zehn-Meter-Linie fuhren, gesichert durch U-Jäger und Flugboote, waren unsere Aussichten auf Versenkungserfolge nicht besonders groß. Aber der Einsatz der U-Boote im Schwarzen Meer hatte eine andere Wirkung, die weitgehend übersehen wird: Seit unserem Auftauchen im Schwarzen Meer lief die russische Flotte nicht mehr aus ihren Häfen in Batum und Poti aus, um Angriffe von See aus zu führen.

„Ich habe es nicht für möglich gehalten, dass man eine so starke emotionale Bindung an ein Stück Eisen entwickeln kann“

SCHIFF*Classic:* Am 25. August 1944 geht der Stützpunkt der Flottille im rumänischen Konstanza verloren, während Sie im Osten des Schwarzen Meeres vor Poti operieren. Fortan sind Sie mit U 23 und den beiden anderen noch einsatzklaren Booten U 19 und U 20 heimatlos und ganz auf sich

sen entwickeln kann. Aber im Laufe von acht Feindfahrten und unter ständiger Bedrohung merkt man, wie sehr man auf das Funktionieren des Bootes angewiesen ist, um zu überleben.

SCHIFF*Classic:* Die zweijährige Internierung in der Türkei, zunächst in Beysehir und dann in Isparta, nutzen Sie dazu, Ihre Englisch-Schulkenntnisse aufzufrischen, Grundkenntnisse der türkischen Sprache zu erlernen, ebenso Kurzschrift und kaufmännisches Rechnen. Es begann auch Ihre ganz persönliche Vergangenheitsbewältigung: die Auseinandersetzung mit den Nazi-Gräueltaten und die Erkenntnis, keiner gerechten Sache gedient zu haben. Aber erst einmal haben Sie nach Ihrer Rückkehr aus der Internierung zehn Jahre Seeminen geräumt.

Rudolf Arendt: Als ich im September 1946 aus der Türkei zurückkam, bin ich zunächst in Bremen bei der Familie eines Kameraden untergekommen. Dann habe ich versucht, in Hannover einen Studienplatz zu bekommen. Aber die Engländer wollten vormalige Offiziere nicht gleich studieren lassen. Wir sollten Steine klopfen. Da gingen wir lieber Minen suchen: in Cuxhaven, bei der 2. Deutschen Minenräumdivision der German Minesweeping Administration (GMSA) unter englischer Kontrolle. Ich wurde sofort eingestellt und fuhr als Wachoffizier auf KUJ 12, einem ehemaligen U-Boot-Jäger der Kriegsmarine. Das ging bis 1951; dann wurden Teile der GMSA an die Amerikaner abgegeben, und ich fuhr für die Labor Service Unit B in Bremerhaven. Der amerikanische Kommandeur begrüßte uns als „die besten Minensucher der Welt“. Es ging sehr geordnet zu, aber es war ein ständiger Einsatz bis 1956.

SCHIFF*Classic:* 1956 wurden Sie in die Bundesmarine übernommen, haben aber nie mehr ein U-Boot geführt. Warum sind Sie nicht mehr zur U-Boot-Waffe gegangen? War das Kapitel für Sie abgeschlossen?

Rudolf Arendt: Als die Bundesmarine aufgestellt wurden, bin ich als Kapitänleutnant übernommen worden und kam zum 2. Schnellbootgeschwader nach Wilhelmshaven. U-Boote gab es noch nicht; die wurden erst später eingeführt. Da wäre ich natürlich gerne wieder hingegangen, aber unter den modernen Bedingungen war ich wegen einer Rippenfellverklebung in früheren Jahren nicht mehr U-Boot-tauglich. So wurde ich 1959 Schnellboot-Kommandant auf *Kormoran* und *Albatros* und später, von 1965 bis 1967, auch Kommandeur des 2. Schnellbootgeschwaders. ⚓

ZUR PERSON Konteradmiral a. D. Rudolf Arendt

Am 25. Januar 1923 in Ballenstedt im Harz geboren, wächst Arendt in Berlin auf und tritt am 1. Oktober 1940 mit 17 Jahren als Berufsoffizieranwärter in die Kriegsmarine ein („Crew 40“). Seinen ersten Kriegseinsatz erlebt er zum Jahreswechsel 1940/41 bei der 2. Minensuchflottille in der Biskaya. Im Januar 1943 schließt er seine Ausbildung zum U-Boot-Wachoffizier ab und tritt seinen Dienst als I. WO in der 30. U-Flottille auf U 18 im Schwarzen Meer an. Am 8. Juni übernimmt er als jüngster Frontbootskommandant U 23, das er nach Ausschiffung der Besatzung am 10. September 1944 an der türkischen Küste versenken muss. Es folgen Internierung und spätere Gefangenschaft in der Türkei.

Am 26. September 1946 wird Rudolf Arendt in Dachau aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft entlassen, leistet ab 5. Oktober 1946 Dienst in den deutschen Minenräumverbänden unter britischer Verwaltung (GMSA) und wird Wachoffizier auf einem vormaligen Kriegs-U-Jäger. Seit 1. Juli 1951 als Kommandant eines Räumbootes in amerikanischen Diensten (Labor Service Unit B), tritt Rudolf Arendt am 1. Mai 1956 mit dem Dienstgrad Kapitänleutnant in die Bundesmarine ein. Zunächst ist er für die Prüfung ungedienter Bewerber verantwortlich, dann folgen verschiedene Stabsverwendungen in Wilhelmshaven. Von 1959 bis 1961 wird er als Kommandant und Divisionsführer (S3) im 2. Schnellbootgeschwader (Wilhelmshaven) eingesetzt und 1960 zum Korvettenkapitän befördert.

Anschließend diente er im Führungsstab der Marine in Bonn sowie als Adjutant der Generalinspekteure Friedrich Foertsch und Heinz Trettner. 1963 zum Fregattenkapitän befördert, ist Rudolf Arendt von 1965 bis 1967 Kommandeur des 2. Schnellbootgeschwaders. Nach einer Tätigkeit als Hörsaalleiter des 9. Admiralstabslehrgangs an der Führungsakademie in Hamburg und im Führungsstab der Streitkräfte (FüS) wird Rudolf Arendt 1971 zum Kapitän zur See befördert und bis 1974 als Berater des NATO-Botschafters in Brüssel zum Auswärtigen Amt beordert. Bis 1977 ist er Stellvertreter des Deutschen Militärischen Vertreters beim Militärausschuss der NATO und Chef des Stabes. Am 9. Mai 1977 wird Rudolf Arendt zum Flottillenadmiral befördert und Stabsabteilungsleiter II im FüS. Als Konteradmiral ist er bis 1983 Chef des Stabes FüS. Mit Erreichen der Altersgrenze wird er am 1. April 1983 in den Ruhestand versetzt.

KOMMANDEUR: 1965 bis 1967 führte Arendt als Korvettenkapitän ein Schnellbootgeschwader Foto: Sammlung Arendt

allein gestellt. Trotzdem verlieren Sie nicht die Nerven. Sie fahren am 1. September 1944 sogar noch einen kühnen Angriff auf den Hafen von Konstanza. Woher nahmen Sie und Ihre Besatzung Ihr Selbstvertrauen?

Rudolf Arendt: Das war der Geist einer funktionierenden Besatzung, die gestellten Aufgaben so gut wie möglich zu erfüllen. Als die Meldung kam, dass Konstanza kampflos geräumt worden war, stellte sich für uns natürlich die Frage: Wie geht es jetzt mit uns weiter? Was könnten wir jetzt noch tun, um die zusammenbrechende Ostfront von der Seeseite aus zu entlasten? Wir hatten noch unsere fünf Torpedos. Und so fasste ich den Entschluss, unsere ehemalige Basis anzugreifen.

SCHIFF*Classic:* Die Versenkung des eigenen Bootes am 10. September 1944 fiel Ihnen schwer. In Ihrem Buch schreiben Sie, dass Ihnen in den Stunden danach „jammervoll“ zumute war. An einer anderen Stelle hatten Sie das Boot als „einen zuverlässigen und treuen Kameraden“ beschrieben. Empfanden Sie die Versenkung als Treuebruch und Verrat an diesem Kameraden?

Rudolf Arendt: Nein, das nicht. Aber es gab keine andere Möglichkeit, denn es kam darauf an, das Boot nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Gleichwohl war die Versenkung emotional sehr bewegend, denn wir waren mit dem Boot verwachsen. Ich habe es auch nicht für möglich gehalten, dass man eine so starke emotionale Bindung an ein Stück Ei-



IMPOSANT: Die Anlage des weitläufigen Museums mit modernem Anbau und Außengelände

SCHMUCKSTÜCK: Eines der imposantesten Exponate ist diese japanische Kawanishi N1K1 Kyofu

FUNKTIONAL: PT 109 (Patrol Torpedo Boat) der US Navy zum Überwachen von Riffen und Atollen

Admiral Nimitz und das japanische Kleinst-U-Boot

Pacific War Museum

Ausgewogene Darstellungen zum Pazifikkrieg

Kapitän Kazuo Sakamaki, der mit seinem Kleinst-U-Boot HA-19 bei Pearl Harbor wegen eines Fehlers im Kreiselkompass auf Grund lief, war der erste japanische Kriegsgefangene der amerikanischen Streitkräfte im Zweiten Weltkrieg. Seine Geschichte nachlesen und das japanische U-Boot betrachten kann man im „National Museum of Pacifik War", also dem Nationalmuseum des Pazifikkrieges im texanischen Fredericksburg, ein paar Autostunden südlich von Dallas. Dass dieser Krieg im Pazifik vor allem ein Krieg der Flotten und Flugzeugträger war, zeigen auch die diversen Ausstellungsstücke in dem weitläufigen Museum.

Es geht zurück auf das Jahr 1967, als das örtliche Nimitz-Hotel zu einem Museum umgewandelt wurde. Flottenadmiral Chester W. Nimitz wurde in Fredericksburg, einer Stadt mit vielen deutschen Auswanderern, geboren und nahm als Oberbefehlshaber der alliierten Marineeinheiten eine herausragende Rolle im Pazifikkrieg gegen Japan ein. Das Museumsgebäude erhielt einen modernen Anbau und wurde durch ein nahe gelegenes Gelände ergänzt, das einen fernöstlichen Kriegsschauplatz zeigt. Die Ausstellung ist für amerikanische Verhältnisse sehr detailliert und beleuchtet differenziert die Vorgeschichte des Krieges und die politischen Bedingungen, aus denen er erwuchs.

Flotte und Flugzeuge stehen bei den Exponaten im Mittelpunkt; so ist ein Schnellboot PT 109 zu sehen, auf dem der spätere Präsident John F. Kennedy diente. Oder der zweimotorige Bomber vom Typ B 25, mit dem der Pilot James H. Doolittle den ersten Angriff auf japanisches Festland flog. Bildtafeln erläutern die militärische Katastrophe der Amerikaner bei Pearl Harbor 1941 oder im Februar 1942, als in der Javasee Konteradmiral Karel Doormann mit zwei Kreuzern und drei Zerstörern versenkt wurde.

Es waren nicht die letzten Verluste der US-Flotte. Im September 1942 wurde das Schlachtschiff *Wasp* torpediert, zuvor hatte es den Flugzeugträger *USS Hornet* schwer getroffen. Über Neu Guinea, Iwo Jima und Okinawa kämpften sich die US-Streitkräfte an das japanische Mutterland heran, bis die beiden Atombomben den Krieg im Pazifik 1945 schließlich beendeten.

Das markanteste Ausstellungsstück ist sicherlich das originale japanische Kleinst-U-Boot Ha 19. In der dunklen Museumshalle erscheint der schwarze, 24 Meter lange Rumpf des mit zwei Besatzungsmitgliedern bemannten Bootes wie ein riesiger gestrandeter Aal. Die U-Boote wurden mit Mutterschiffen ans Ziel gebracht und konnten dann bei einer Reichweite von 190 Kilometern den Feind erreichen.

Das ausgestellte Boot war vorgesehen, in den Hafen von Pearl Harbor einzudringen, lief aber wie erwähnt auf Grund. 1943 wurde das Beuteschiff quer durch die USA präsentiert, um die Amerikaner für Kriegsanleihen zu begeistern. *Rudolf Stumberger* ⚓

INFO

National Museum of Pacific War
340 East Main Street
Fredericksburg
Texas 78624
Täglich geöffnet von 9 bis 17 Uhr
www.pacificwarmuseum.org

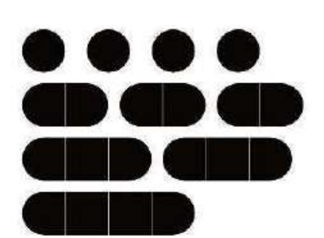
Fotos: Rudolf Stumberger (3)

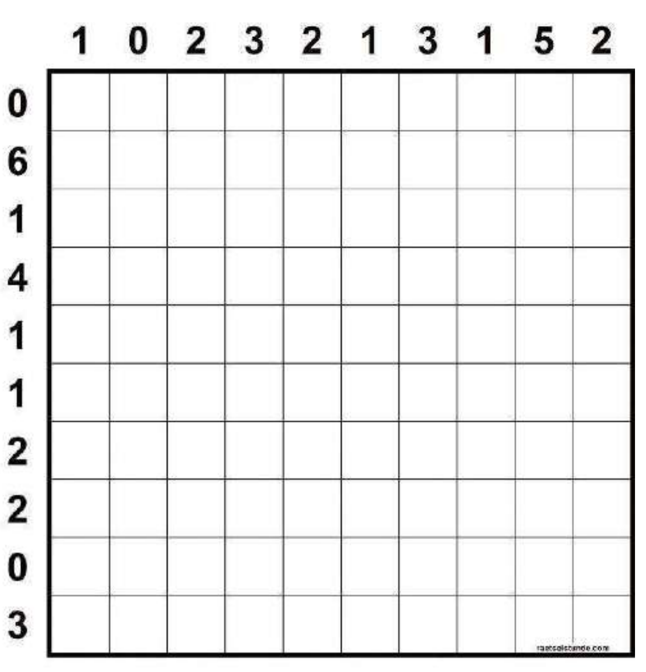
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



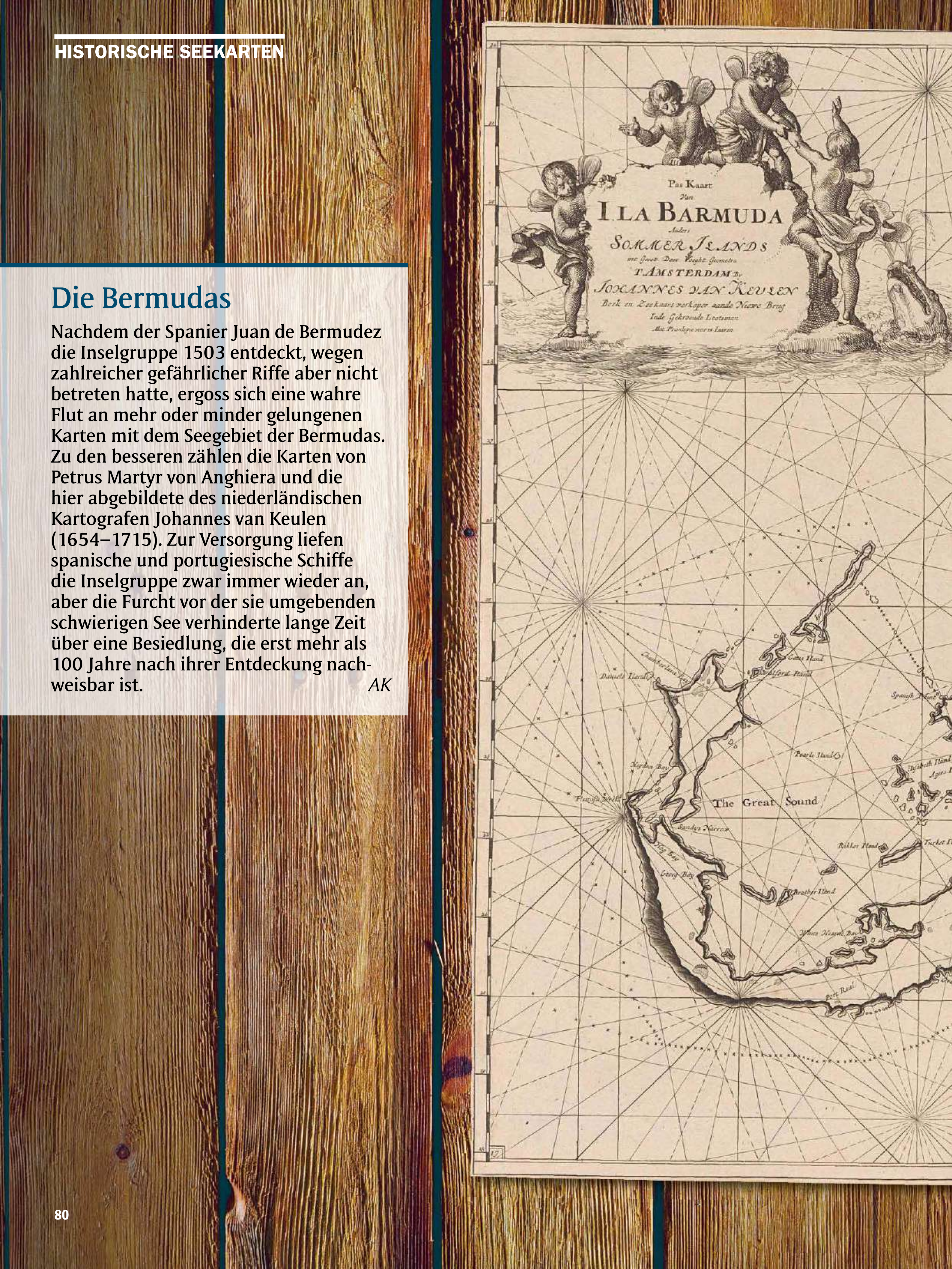


Lösungen:

Bilderrätsel

1 Vollschiff *Doris Brodersen* (Deutschland, gebaut 1875)
2 U-Boot *Resurgam II* (Großbritannien, Stapellauf 1879)
3 Dampffregatte *Hansa* (Preußen, Stapellauf in USA 1847)
4 Kanonenboot *Wilmington* (USA, Stapellauf 1895)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



Die Bermudas

Nachdem der Spanier Juan de Bermudez die Inselgruppe 1503 entdeckt, wegen zahlreicher gefährlicher Riffe aber nicht betreten hatte, ergoss sich eine wahre Flut an mehr oder minder gelungenen Karten mit dem Seegebiet der Bermudas. Zu den besseren zählen die Karten von Petrus Martyr von Anghiera und die hier abgebildete des niederländischen Kartografen Johannes van Keulen (1654–1715). Zur Versorgung liefen spanische und portugiesische Schiffe die Inselgruppe zwar immer wieder an, aber die Furcht vor der sie umgebenden schwierigen See verhinderte lange Zeit über eine Besiedlung, die erst mehr als 100 Jahre nach ihrer Entdeckung nachweisbar ist. *AK*


Whalebone Bay
Burnt Point
Southamton Harbour
Harington Sound
Sounds Mouth
Tuckers Towne
Pagets Port

USS Hornet



Anfang des Jahres fand das Tiefseeforschungsschiff *Petrel* die *USS Hornet* in 5.000 Meter Tiefe – eine weitere Sensation in der mittlerweile ganz stattlichen Liste aufgespürter Schiffswracks aus dem Zweiten Weltkrieg. Der amerikanische Flugzeugträger (CV 8) war am 26. Oktober 1942 in der Seeschlacht bei den Santa-Cruz-Inseln durch japanische Flugzeuge versenkt worden. Unser Titelthema beschreibt Entwicklung, Technik und Kriegseinsätze der *USS Hornet* und geht natürlich auch auf den Wrackfund ein.



Preußen auf Kurs

1859 entsandte Berlin ein Geschwader nach Ostasien. Neben wirtschaftlichem und wissenschaftlichem Interesse trieb Preußen dabei aber auch handfeste Machtpolitik.



Kretschmers U 99

Eine U-Boot-Legende: Was machte den gebürtigen Schlesier zum erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten des Zweiten Weltkriegs?

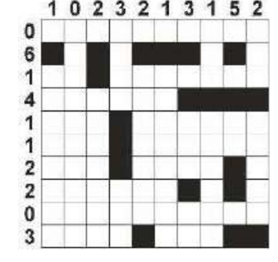


Atom-U-Boot *L'Inflexible*

Das Einzige seiner Klasse
Von 1985 bis 2006 gehörte die 16 ballistische Raketen tragende *L'Inflexible* zu den französischen Atomstreitkräften. Alles über Entwicklung, Technik und Einsätze.

Auflösung des Rätsels





AUSSERDEM:

Schwimmender Barock Das Schiff als Star

Untergang 1944 Schicksal von Torpedoboot T 27

Wilhelmshaven feiert 150. Geburtstag

Die nächste Ausgabe von  **erscheint am 13. Mai 2019**

Fotos: picture-alliance/AP Photo/United Archives/TopFoto, SZ-Photo/Scherl, Sammlung GSW (2)



So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden unter www.mykiosk.com

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 31 | 3/2019 | April–Mai | 7. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 107 | 47. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d.R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Chef vom Dienst/Herstellung Christian Ullrich

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Henry Allgaier, Alexander Koeppl

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz, thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490



Historischer Modellbau vom Besten!

U-Boot Typ VII B 1:60
Länge: 1120 mm
Bestell-Nr. 20310 Standmodell
Bestell-Nr. 20311 Antriebs- und Tauchset

Roter Löwe 1:55
brandenburgische Galeone
aus dem Jahre 1579
Länge: 720 mm
Bestell-Nr. 21719

www.krick-modell.de

Diese Kataloge sind auch bei Ihrem Fachhändler erhältlich.

Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen € 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den jeweils aktuellen "Highlights"-Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.

Orient Express 1:32
Schlafwagen Länge: 730 mm
Bestell-Nr. 25214 Standmodell

krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen

www.bildwork.de/AZ KSC022019